LORE

TECHNICAL BULLETIN TECHNIQUE du GM TER

4/78

NDHQ/QGDN OTTAWA

FOCUS ON LORE IN MOBILE COMMAND
PLEINS FEUX SUR LE GM TER A LA FORCE MOBILE

LORE TECHNICAL BULLETIN TECHNIQUE du GM TER

The LORE Technical Bulletin is published under the terms of reference of the Director General Land Engineering and Maintenance and the LORE Branch Adviser.

The information and statements herein do not necessarily represent official DND policy and are not to be quoted as authority for action.

Send correspondence to:

Director Land Engineering Support
National Defence Headquarters
Ottawa, Ontario
K1A 0K2

La publication du Bulletin technique terrestre relève du Directeur général du Génie terrestre et de la maintenance et du conseiller du service du GM Ter.

Les déclarations et les renseignements contenus dans le présent Bulletin ne reflètent pas nécessairement la politique officielle du MDN et ne doivent pas être cités à l'appui d'une action quelconque.

Adresser toute correspondance au:

Directeur – Génie terrestre (Soutien)
Quartier général de la Défense nationale
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2

Editor-in-chief — BGEN EB Creber CD
Editor — COL RB Screaton CD
Associate Editors
- FMC — LCOL RP Britt CD
- AC — MAJ GW Stephanson CD
- MARCOM — CAPT GW Godson CD
- CFTS — LCOL RE Goulding CD
- CFE — LCOL RN Fischer CD
- 202 WD — LCOL LA Leflar CD
- LETE — MAJ GW Keays CD
- CFSAOE — MAJ PA Vlossak CD

Rédacteur en chef
Rédacteur
Rédacteurs associés
- FMC
- CA
- COMAR
- SYNDINT FC
- FCE
- 202e DA
- CETT
- EGAMFC

In This Issue	Page	Dans ce numéro
LGen JJ Paradis, Commander, Mobile Command	3	Lgén JJ Paradis, commandant, Force mobile
SSO Maintenance Comments	4	Quelques commentaires de OSEM (Entretien)
5e Bataillon des Services du Canada Valcartier	6	5e Bataillon des Services du Canada Valcartier
LORE Militia – Progress Report	12	Rapport sur les progrès GM Ter (Milice)
25 (Toronto) Service Battalion – FMC Maintenance Plan	16	25e Bataillon des Services (Toronto) Programme de maintenance de la FMC
33 (Halifax) Service Battalion 334 Maint Coy	19	33e Bataillon des Services (Halifax) 334e Compagnie d'entretien
28 (Ottawa) Service Battalion Maint Coy	21	28e Bataillon des Services (Ottawa) Compagnie d'entretien
18 (Thunder Bay) Service Battalion First Aid for M62	23	18e Bataillon des Services (Thunder Bay) Premiers soins pour le M62
12 (Vancouver) Service Battalion Militia Concentration – Fort Lewis	24	12e Bataillon des Services (Vancouver) Stage d'instruction collective de la Milice – Fort Lewis
Militia TQ1 Course at CFB London	27	Cours de niveau QM1 de la Milice à la BFC London
LORE Militia/Mobilization – Functional Trade Structure	30	Structure fonctionnelle des métiers dans le GM Ter – Milice et Force de mobilisation
Honours and Awards: MWO FS Wilkins MCpl JP Primeau	35	Décorations et récompenses: Adjum FS Wilkins Cplc J.P. Primeau
The CANDEL ICCS Association	36	L'Association de la délégation canadienne de la CICS (Commission internationale de contrôle et de surveillance)
The Joys of a Maintenance Officer in Combat Arms	40	Les jubilations d'un Officier d'entretien dans les Armes de combat
The 2-1/2 Ton Refurbishment Projects of Base Maintenance CFB London	42	Le Projet de remise en état des véhicules de 2-1/2 tonnes de la Section d'entretien de la BFC London
LOMMIS Mk II Development	46	Mise au point de la gestion intégrée – Entretien du matériel (Terre)
Assessing the Vehicle Maintenance of Units	51	Évaluation des Unités d'entretien des véhicules
2 Service Battalion Maint Coy – APC Repair Course	55	Compagnie d'entretien du 2e Bataillon de Service – Cours sur l'entretien du véchicule blindé de transport de troupes
202 Workshop on Parade	56	Les gars du 202e Dépôt d'ateliers défilent
Self Luminous Devices	59	Sources lumineuses autosuffisantes
73 Canadian Service Battalion – LORE Anniversary	60	73e Bataillon des Services du Canada – Anniversaire du GM Ter

In This Issue	Page	Dans ce numéro
1 PPCLI Maint Pl – CANCONCYP	63	Le Peloton d'entretien du PPCLI – CCCYP
LORE Birthday Celebrations – CFB Penhold	63	Anniversaire du GM Ter – BFC Penhold
Operation "Survival in the North"	65	Opération "Survival in the North"
Maritime Maintenance in LORE	68	Services du matériel terrestre à l'aide de la maintenance des navires
Letters to the Editor	73	Lettres au Rédacteur
Who's Where – LORE Officers, CWOs, MWOs, and WOs	75	Où sont-ils – Officiers, Adjuc, Adjum, et Adj du GM Ter

I am pleased that the editor of the LORE Technical Bulletin has chosen to focus this edition on Mobile Command. I would like to take this opportunity to express my appreciation for the work done for FMC by all ranks of the Land Ordnance Engineers may they be from NDHQ or from Commands other than my own. To all LORE personnel in FMC, I convey my personal thanks for the important role you play in ensuring the operational fitness of our technical equipment.

LGen JJ Paradis, Commander, Mobile Command/Lgén JJ Paradis, commandant, la Force mobile

I am a firm believer that proper maintenance at all levels is the only way to make sure that our equipment is fit to carry out our missions. We all know that without operationally fit equipment, the success of any military mission is in doubt. For this reason, I greatly value those LORE technicians who by their "craftsmanship" manage to keep our technical equipment going in spite of seemingly insurmountable obstacles.

In closing, I want to say a few words about LORE Militia. You have made good progress during the past few years. At last you are getting some recognition. Your responsibilities will continue to increase as we acquire more equipment for the Militia. You are a most important part of FMC perhaps more important than you yourselves realize and I encourage you to continue in your fine efforts to revitalize LORE in the Militia.

Je suis heureux de l'initiative de l'éditeur du bulletin technique du GM Ter de concentrer ce numéro sur la Force mobile. J'aimerais prendre cette occasion pour exprimer mon appréciation pour le travail exécuté pour le FMC, par tous les membres du GM Ter qu'ils soient du QGDN ou d'un autre commandement que le mien. À tout le personnel du GM Ter du FMC, je transmets mes remerciements personnels pour le rôle important que vous jouez en assurant l'état opérationnel de notre équipement technique.

Je crois fermement que l'entretien du matériel à tous les échelons de l'organisation militaire est la seule façon d'assurer un équipement prêt et disponible à remplir nos missions. Nous savons tous que sans équipement en bon état, le succès de toute mission militaire est douteux. Pour cette raison, j'éprouve une grande estime pour ces techniciens du GM Ter qui, par leur savoir faire, s'organisent pour maintenir notre équipement technique en bon état, malgré une multitude d'obstacles qui semblent insurmontables.

Pour terminer, j'aimerais ajouter quelques mots au sujet du GM Ter de la milice. Vous avez fait beaucoup de progrès depuis ces dernières années. Enfin on reconnaît votre mérite. Vos responsabilités vont continuer d'augmenter au fur et à mesure que nous acquerrons plus d'équipement pour la milice. Vous êtes une partie importante du FMC, peut-être plus importante que vous ne le réalisez vous-mêmes et je vous encourage à continuer à revivifier le GM Ter de la milice.

Le commandant
Le Lieutenant-général J.J. Paradis

J.J. Paradis
Lieutenant-General
Commander

SSO Maintenance Comments . . .

During the past few years the LORE Branch has taken great strides forward. One manifestation of this is the professional appearance and quality of the LORE Technical Bulletin. The idea of featuring the various commands and directorates in the Bulletin will serve to make all members of the LORE Branch aware of the diverse types of employment available to them and to give incentive for the submission of informative and controversial articles.

LCol/Lcol RP Britt CD

This issue of the LORE Technical Bulletin, with its focus on Mobile Command, should prove particularly interesting to all members of the Branch since most have served, are serving or will serve in Mobile Command during some portion of their career. A few facts and figures will justify this statement. Almost 25% of LORE officers, 48% of Vehicle Technicians, 51% of Weapons Technicians Land, and 52% of Electro-Mechanical Technicians are in the Command at any given time. Need I say more?

As can be expected, most LORE personnel (numbering approximately 75 officers, 1,200 Vehicle Technicians, 160 Weapons Technicians Land, and 160 Electro-Mechanical Technicians) are employed with our field units and bases. What one might not expect is the small size of the FMC HQ Maintenance Section, the organization of which is shown in Figure 1.

The SO Maint 3 sub-section is responsible for all vehicle matters. The SO Maint 2 sub-section, sometimes called "maint miscellaneous", looks after weapons and Elm matters as well as shouldering the burden for photographic services and the maintenance of land tactical communications equipment. Last but not least, SO Maint 4 is responsible for LORE Militia matters and POL expertise.

Although small in numbers, the FMC HQ Maintenance Section is able to keep aware of the various problems areas by conducting routine visits to our units. As has been the case for some time, manning shortfalls, training requirements (including the TQ3 problem) and taskings pose most of the major difficulties for LORE personnel in the Command. While these problems are unlikely to be resolved in the short term, it should be pointed out that DGLEM is providing much needed assistance in attempting to resolve them. The recent re-write of the LORE trade-specifications

Quelques commentaires de OSEM (Entretien) . . .

Durant ces dernières années, le service du GM Ter a fait d'énormes bonds en avant. Comme preuve à l'appui, on note l'apparence professionnelle et la qualité du bulletin technique publié par le GM Ter. L'idée de mettre en évidence chacun des commandements et services du QGDN va contribuer à rendre tous les membres du GM Ter conscients de la diversité des emplois qui leur sont disponibles et par le fait même devient un stimulant à fournir des articles qui informent et même peuvent porter à controverse.

Ce numéro ayant comme thème la Force mobile, devrait intéresser tous les membres du service puisque la plupart ont servi, servent ou serviront au sein de la Force mobile durant leur carrière. Ces quelques statistiques viennent confirmer cette affirmation. Environ 25% des officiers du GM Ter, 48% des techniciens de véhicules, 51% des techniciens d'armement terrestre et 52% des électro-mécaniciens font partie du commandement en tout temps. Dois-je ajouter autre chose?

Comme on doit s'y attendre, la plupart du personnel du GM Ter, soit 75 officiers, 1 200 techniciens de véhicules, 160 techniciens d'armement terrestre et 160 électro-mécaniciens font partie des unités de campagne et des bases. Mais ce qui est surprenant c'est le petit nombre qui forme la section d'entretien au QG de la Force mobile; cette section est représentée par l'organigramme qui apparaît à la figure 1.

La sous-section de l'OEM (Entretien) 3 est responsable de tous les problèmes de véhicules. La sous-section de l'OEM (Entretien) 2 quelquefois nommée "entretien divers", comprend les armes et l'électrotechnique ainsi que les services photographiques et l'entretien de l'équipement de communications tactiques. Enfin, l'OEM (entretien) 4 s'occupe de problèmes du GM Ter de notre milice et ainsi que des lubrifiants et du pétrole employés dans nos moteurs à combustion interne.

Même si le nombre de son effectif est petit, la section d'entretien au QG de la Force mobile se tient au courant des divers problèmes en organisant un calendrier de visites avec nos unités. Comme problèmes types depuis quelques années, nous retrouvons les cas d'effectifs insuffisants, d'entrainement (le niveau 3) et de dotation créant la plupart des difficultés pour le personnel du GM Ter au commandement de la Force mobile. Quoique ces problèmes ne seront vraisemblablement pas résolus à court terme, on doit cependant noter que le DGGTM fournit une assistance dont nous

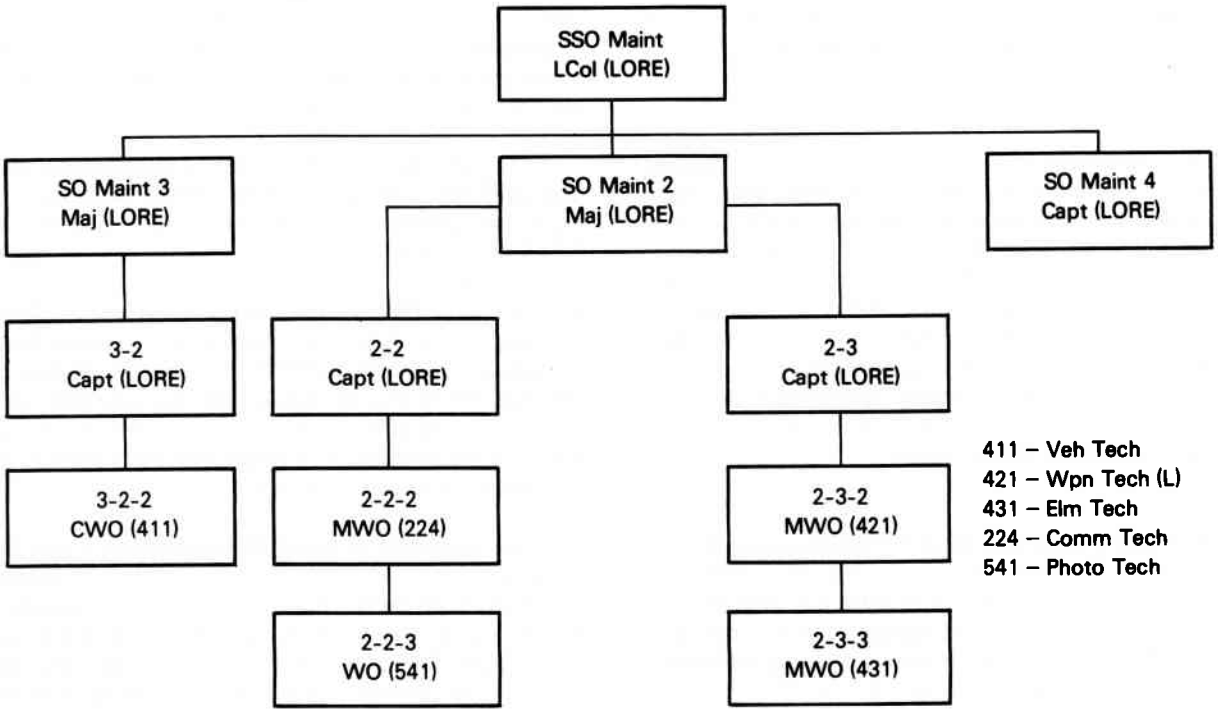


Figure 1 FMC HQ Maintenance Section

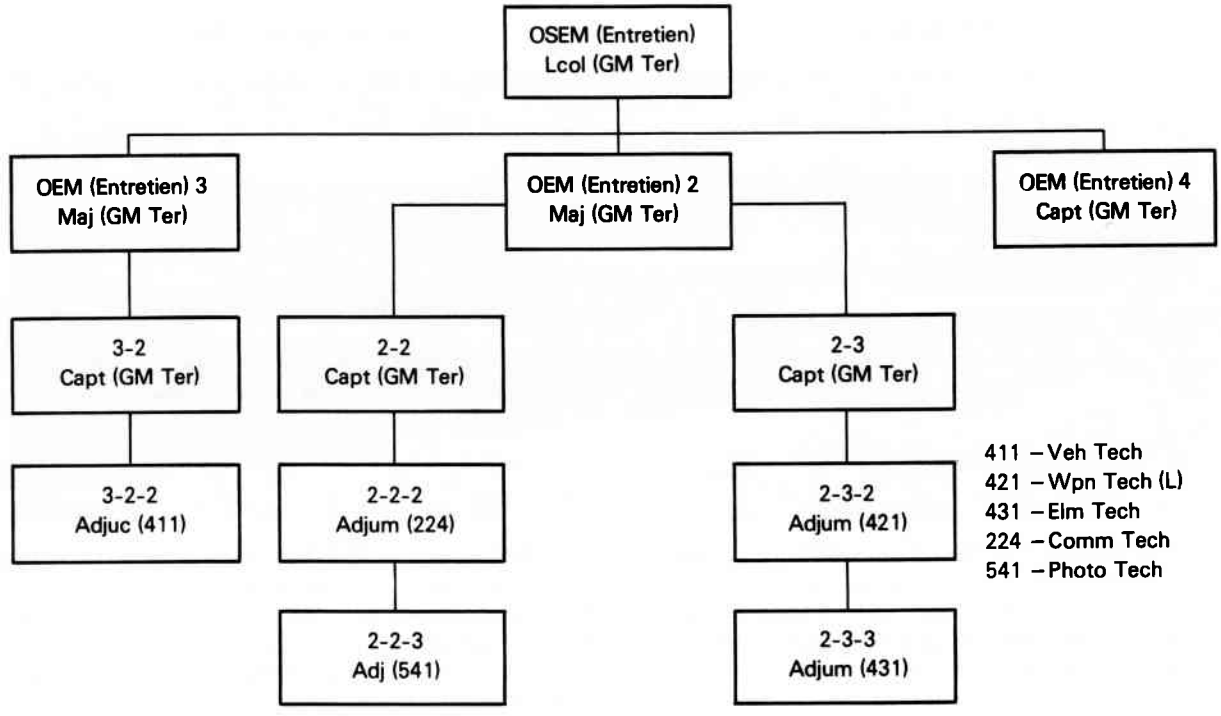


Figure 1 Section d'entretien au QG FMC

and proposals for the creation of a Materials Technician trade are two examples of this type of assistance.

Looking downstream, the introduction of the Leopard tank and the AVGP, with their state-of-the-art technology, will provide more challenges for LORE personnel. The proposed concentration of 1 CBG, SSF, and 5 GBC in Gagetown in the summer of 1980 will allow us to further demonstrate our field maintenance capabilities. Finally, the pending distribution (in CFTO form) of a Permissive Repair Schedule for LORE Militia maintenance organizations will mean that at long last, the Militia will be legally authorized to carry out maintenance activities, thereby diminishing some of the requirement for Regular Force support.

In closing, I would be remiss if I failed to mention that in spite of the difficulties mentioned previously, LORE personnel in the Command are doing their job, and doing it well. LORE resourcefulness and ingenuity are continuing to ensure that Mobile Command is able to meet its objectives. Our Commander's message is proof of that!

avons un très grand besoin en essayant de les résoudre. La récente refonte des normes de métiers du GM Ter et les recommandations de créer un métier de technicien du matériel sont deux exemples de ce genre d'assistance.

Si l'on regarde vers l'avenir, l'introduction du char d'assaut Leopard et du char blindé AVGP, avec leur technologie avant-gardiste, vont offrir plus de défis au personnel du GM Ter. La planification de grandes manoeuvres qui incluraient 1 CBG, SSF et le 5e GBC au camp militaire de Gagetown à l'été de 1980, va nous permettre davantage de mettre en valeur notre capacité d'entretien en campagne. Enfin la publication, sous forme d'ITFC, d'un barème de réparations permises (PRS) pour les unités d'entretien du GM Ter de la milice signifiera qu'enfin on autorisera la milice à entreprendre certaines activités d'entretien, réduisant ainsi le besoin de support de la Force régulière.

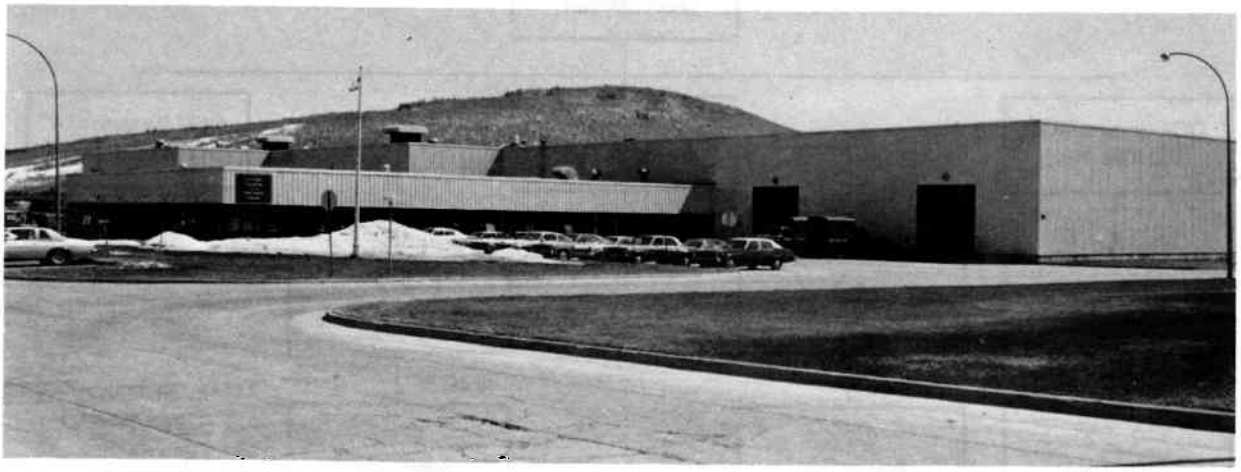
En terminant, je ne rendrais pas justice à tous si j'oubliais de mentionner qu'en dépit des difficultés énumérées plus haut, le personnel du GM Ter dans le commandement fait son travail et le fait bien. La débrouillardise et l'ingéniosité du GM Ter continuent d'assurer que la Force mobile rencontre ses objectifs. Le message du commandant en fait foi.

COMPAGNIE D'ENTRETIEN 5E BATAILLON DES SERVICES DU CANADA VALCARTIER

by Capt BW Robison

COMPAGNIE D'ENTRETIEN 5e BATAILLON DES SERVICES DU CANADA VALCARTIER

par le capt B.W. Robison



Welcome to CFB Valcartier, home of Canada's most modern land maintenance workshop. Do not let me intimidate you with what would seem to be a boastful statement, but let me rather take you on a short tour of our facilities and discuss the benefits that we enjoy and the difficulties to which we are accustomed.

Bienvenue à la BFC Valcartier, là où se trouve l'atelier d'entretien (Matériel terrestre) le plus moderne du Canada. Ne vous laissez pas intimider par une pointe de vantardise, mais permettez-moi plutôt de vous emmener faire une courte visite de nos installations, visite pendant laquelle je vous entretiendrai sur les avantages qui nous sont offerts ici et sur les difficultés auxquelles nous faisons face quotidiennement.

The present building was completed in 1970, and elements of the company moved in soon thereafter. The building vacated was an old standard H structure. Originally designed for a transport section, the building was limited in second line facilities, was constructed of wood, un-insulated, and poorly ventilated. As well, office space and work space for the weapons and electronics platoon were very inadequate.

The great advantage of our location is that the whole of the company, including spare parts, is located under one roof. The working area is clearly separated from the administration area, with outside entrances to each. There are offices for all the company officers as well as the Production CWO, and there is a locker room, a conference room, and a canteen. On the main working floor is the vehicle group plus adjoining workshops. Also, a part of the complex is the Spare Parts Platoon with access to the floor and to the administration area as well as its own external entrances. Finally, the compound provides parking for all the company vehicles as well as a great host of vehicles from the brigade.

As with all modern facilities there are a number of good and bad points; one hopes that the good outnumber the bad and the ugly. As we tour through the shop I shall attempt to unbiasedly point out both. Figure 1 is a schematic diagram with which to follow our tour. Also, there are various photographs to clarify the layout of the shop.

L'édifice actuel a été terminé en 1970, et les éléments de la compagnie y sont arrivés peu après. Celui qui a été évacué était un vieil édifice épousant la forme d'un H. Conçu d'abord à l'intention d'une section de transport, il consistait en un nombre limité d'installations du deuxième échelon. Il était construit en bois, sans isolation et son système d'aération était médiocre. De plus, l'espace réservé aux bureaux et aux secteurs du peloton chargé de l'armement et de l'électronique était réellement insuffisant.

Le nouvel édifice offre un grand avantage, en ce sens que tout l'ensemble de la compagnie, y compris le secteur des pièces de rechange, est réuni sous un même toit. Le secteur de travail est nettement séparé de celui des bureaux de l'administration et on peut accéder aux deux de l'extérieur. Tous les officiers de la compagnie, ainsi que l'adjudant-chef chargé de la production ont leur bureau; nous disposons également d'une salle d'armoires de sûreté (lockers), d'une salle de conférence et d'une cantine. À l'étage principal de travail se trouve le groupe de véhicules et les ateliers adjacents. Le complexe comprend également le secteur réservé au peloton chargé des pièces de rechange, qui donne accès à l'étage et aux bureaux de l'administration; on peut aussi y accéder de l'extérieur. Enfin, le complexe offre une aire de stationnement suffisante pour tous les véhicules de la compagnie, de même que pour une grande quantité de véhicules de la brigade.

Toute installation moderne a ses bons et ses mauvais côtés; cependant, on espère toujours que les bons côtés sont plus nombreux que les mauvais. Tout en vous montrant l'atelier, j'essaierai de vous souligner les deux côtés de la médaille, sans parti pris. La figure 1 est un schéma sur lequel vous pourrez vous guider lors de la visite. Des photographies vous permettront également d'avoir une idée plus précise de la disposition de l'atelier.

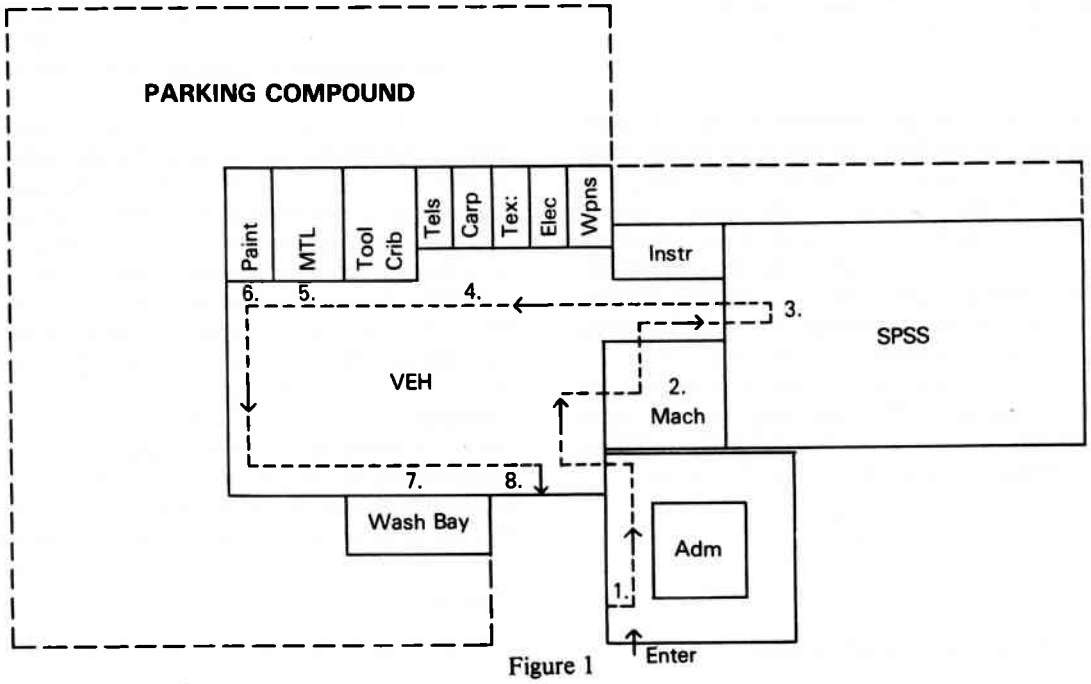


Figure 1

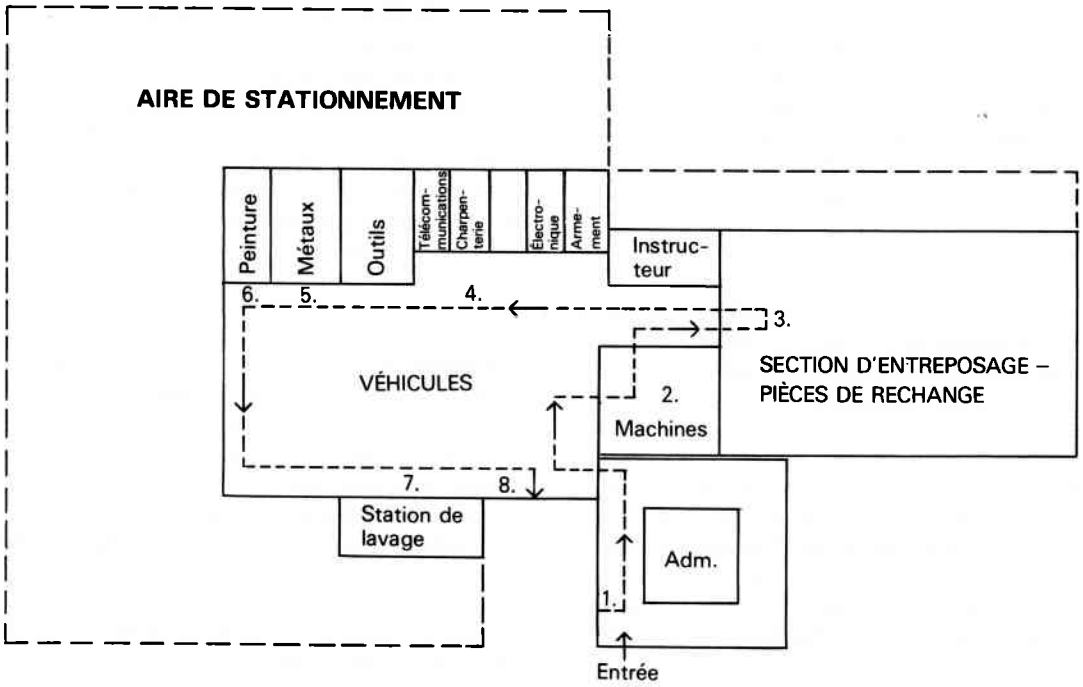


Figure 1

First stop on our tour is the boss's office. Here we encounter our initial critical problem. We quickly realize that there is just not enough wall space for all of Major Pedneault's plaques and souvenirs.

Continuing down the corridor and turning left at the end we pass the Production CWO and Vehicle Platoon offices on our right and Receipt and Inspection on our left. A few more steps and we pass through a door that opens on to the vehicle workshop floor.

Immediately we are overwhelmed by the size of the place and the noise of the fans. The fans must be kept on almost the entire day to properly ventilate the working area, but after a time you learn to work with the noise. In concert with the ventilation system is the individual bay exhaust removal system. From a vehicle, the exhaust is drawn upwards through a long gooseneck pipe to a collecting element in the ceiling and then escapes through the roof. The system could be overloaded if enough vehicles were running. A safety hazard exists with the pulley system supporting the pipes, the ropes require constant checking, as after a time they begin to fray, and the pipes become liable to fall. A built-in floor exhaust system would have been better.

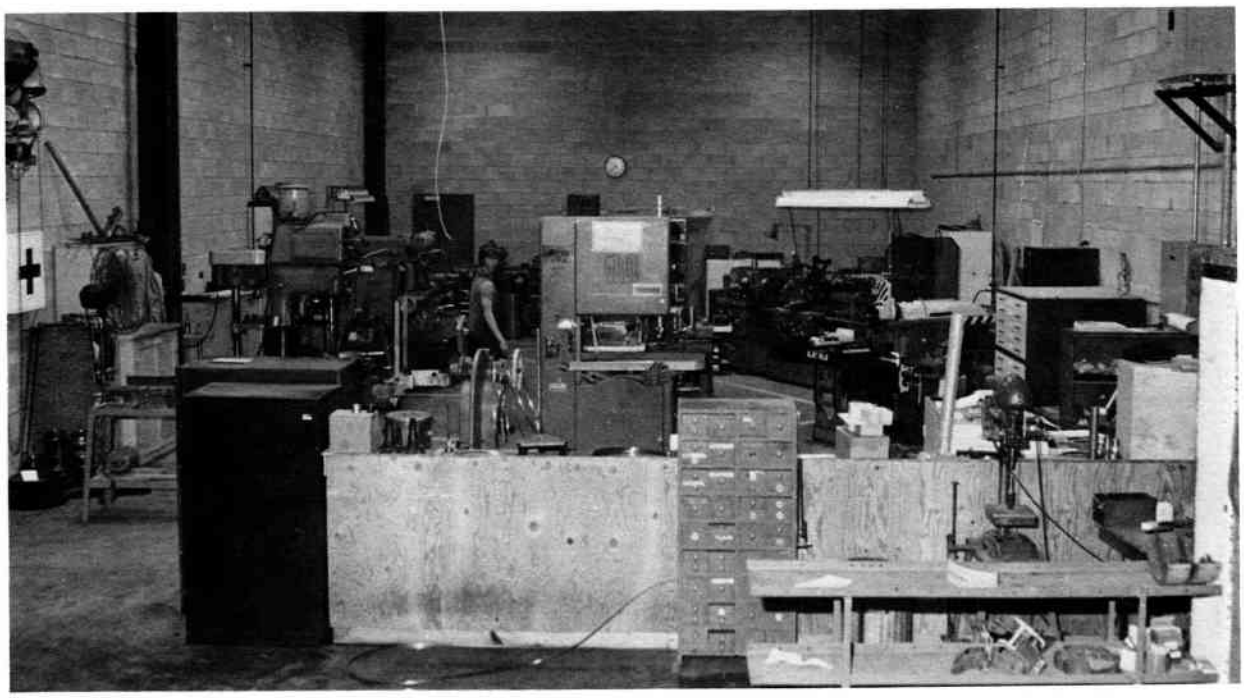
Our second stop is the machine shop.

Premier arrêt: le bureau du patron. Nous rencontrons ici notre première grave difficulté; en effet, nous constatons qu'il n'y a vraiment pas assez d'espace mural pour toutes les plaques et tous les souvenirs du major Pedneault.

Si nous empruntons le corridor et tournons à gauche, au bout, nous nous retrouvons, à droite, devant les bureaux de l'adjc chargé de la production et ceux du peloton chargé des véhicules, et à gauche, devant les bureaux de la réception et de l'inspection. Encore quelques pas et nous passons la porte qui nous mène à l'étage de l'atelier des véhicules.

On est tout de suite paralysé par la grandeur de l'endroit et le bruit des ventilateurs. Ces derniers doivent être en marche presque toute la journée si l'on veut que le secteur de travail soit bien aéré. Après un certain temps, on finit par s'habituer au bruit. De concert avec le système de ventilation fonctionne le système d'enlèvement des gaz, installé dans chaque station de réparation. Un long tuyau flexible est fixé au tuyau d'échappement du véhicule et le gaz qui s'en dégage remonte jusqu'à un dispositif collecteur installé au plafond, pour s'échapper par le toit. Le système devient surchargé s'il y a un grand nombre de véhicules en marche; mais, le système de poulies qui soutient les tuyaux offre une certaine sécurité. Par contre, il faut constamment vérifier les câbles, puisqu'après un certain temps, ils commencent à s'effilocher et les tuyaux risquent de tomber. Un système d'enlèvement des gaz installé à même le sol aurait été plus avantageux.

Deuxième arrêt: l'atelier des machines.



Machine shop/l'atelier des machines

This shop is large, well equipped and would be an ideal working area except that its major problem is also ventilation. Natural ventilation is prevented by its location, which restricts a natural flow of air where it collects the exhaust fumes from the floor; like the vehicle workshop it is not adjacent any outside wall. The single small fan in the roof is not sufficient to really do anything and temperatures well over 38°C are not uncommon during summer months. Nor is it uncommon for this shop to be shut down several times during a summer because the heat is suffocating.

The third stop is Spare Parts. This place is rather impressive: nine big doors, row upon row of shelving, with parts, and a computer output terminal. Amazingly too, the system works.

Moving back into the workshop, stop number four brings us in front of the Weapons & Electronics Platoon workshops as well as the carpentry and textile shops. After reading this article one might gather that there is a ventilation problem throughout the whole of the workshop. Until last year, all the adjoining shops on this wall of the building lacked adequate ventilation; ie, a fan to the outside. The heat generated by our excellent lighting system gives us an over abundance of heat during the summer. But these shops are more fortunate than the machine shop in that they all have an exterior door.

Cet atelier est vaste, bien équipé et serait un secteur de travail idéal, si ce n'était de l'aération, qui constitue encore une fois un problème important. Son emplacement ne permet pas une ventilation naturelle; l'air ne peut pas y circuler librement et recueillir les gaz qui s'échappent du sol; en outre, les murs de l'atelier ne donnent pas sur l'extérieur. L'unique petit ventilateur installé dans le toit ne suffit pas à la tâche. Pendant les mois d'été, il n'est pas rare que la température grimpe bien au-dessus de 38°C. Il arrive également qu'il faille fermer l'atelier plusieurs fois au cours de l'été, à cause de la chaleur accablante.

Troisième arrêt: le secteur des pièces de rechange. Cet endroit est plutôt impressionnant: neuf grandes portes, une foule d'étagères chargées de pièces, un terminal de calcul des données de sortie. Chose également étonnante, le système fonctionne.

De retour à l'atelier de travail, un quatrième arrêt et nous voilà devant les ateliers du peloton chargé de l'armement et de l'électronique et ceux de la charpenterie et du textile. Après avoir lu cet article, on a pu deviner qu'il existe un problème d'aération dans tout l'atelier. Jusqu'à l'an dernier, tous les ateliers adjacents à ce côté de l'édifice n'étaient pas aérés convenablement, parce qu'ils n'étaient pas dotés d'un ventilateur donnant sur l'extérieur. Pendant l'été, la chaleur produite par notre excellent système d'éclairage devenait insupportable. Ces ateliers sont mieux conçus que l'atelier des machines, car ils sont tous munis d'une porte donnant sur l'extérieur.

Spare parts/le sect des pieces de rechange

Another need common throughout these workshops and indeed the entire working area is office space for the section heads. Section heads have been obliged to use the platoon commander's office or the conference room to carry out interviews, write PERs or do any lengthy paper work. This problem is being alleviated through the local manufacture of office cubicles. However, as with the case of the paint shop, our painter finds his office cubicle closer to heavy equipment than the paint bay.

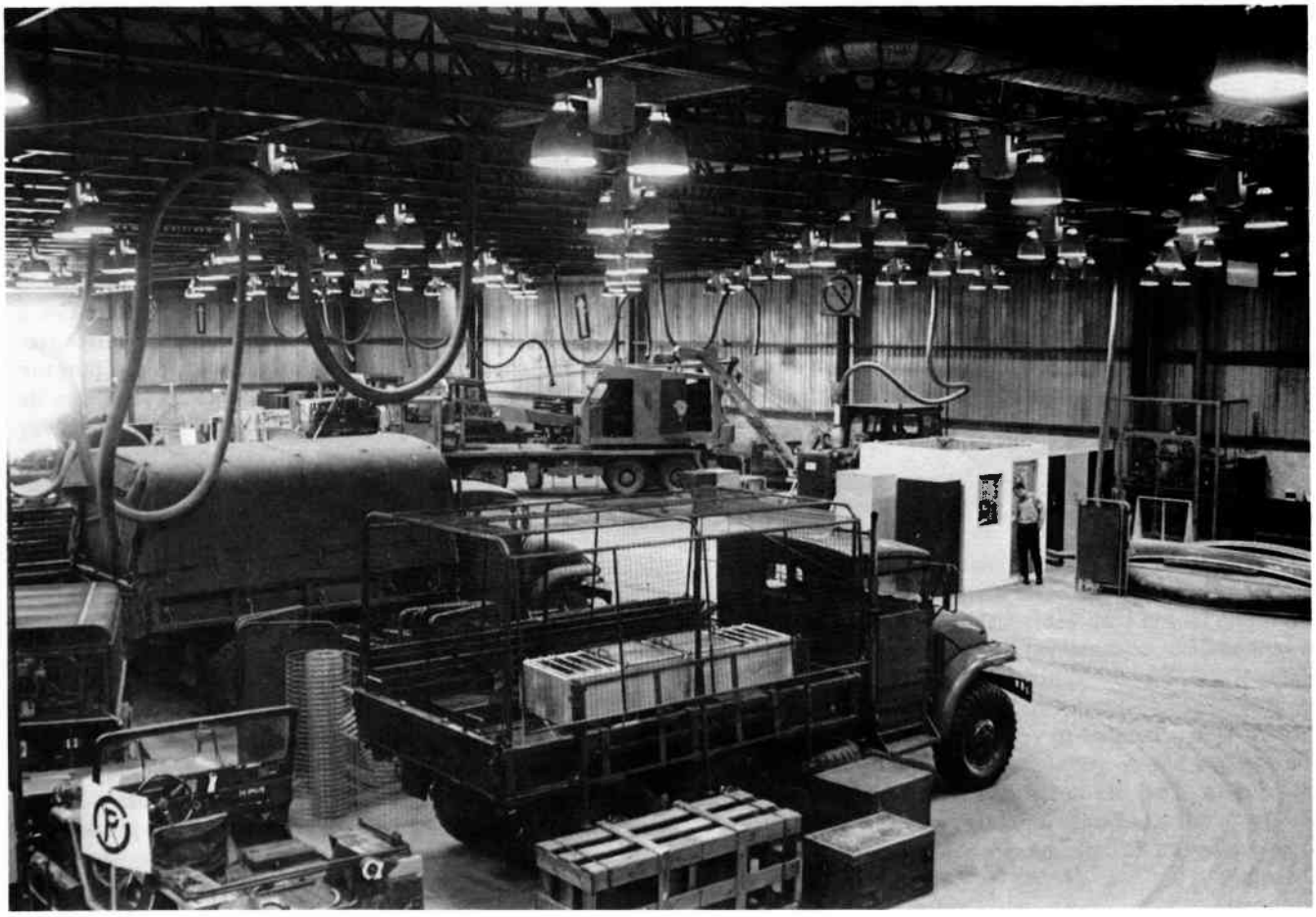
Even though our quarters would be considered spacious by any scale, we still experience space problems. Space savers are used where possible to optimize what space we do have. However, with the acceptance into the system of new pieces of equipment, particularly in the ELM and WPNs shops, room for expansion will be quite limited.

The next two stops bring us to the Metals & Paint shops. Body work and welding are combined into the single metal shop, convenient for each other, but cramped never-

Ce dont ces ateliers ont également besoin et en fait, tout le secteur de travail, c'est de l'espace nécessaire pour les bureaux des chefs de section. Ces derniers ont été contraints d'utiliser le bureau du commandant de peloton ou la salle de conférence afin de donner les entrevues, de rédiger les RAR ou d'effectuer tout travail écrit assez long. On tente actuellement de remédier au problème en fabricant sur place des cloisons de bureau. Toutefois, et c'est le cas pour l'atelier de peinture, notre peintre trouve que son compartiment cloisonné est plus près de la station de l'équipement lourd que de la station de peinture.

Toute proportion gardée, même si nos ateliers sont considérés comme étant spacieux, nous avons quand même des problèmes d'espace. Nous tentons, dans la mesure du possible, d'économiser l'espace afin d'en retirer le maximum d'avantages. Cependant, à cause de l'arrivée de nouvelles pièces d'équipement, en particulier dans les ateliers de l'électro-mécanique et de l'armement, tout espace permettant d'agrandir les lieux est assez limité.

Les deux prochains arrêts sont dans les ateliers de métaux et de peinture. Les travaux de carrosserie et de soudure sont effectués dans un seul atelier, celui des métaux, com-

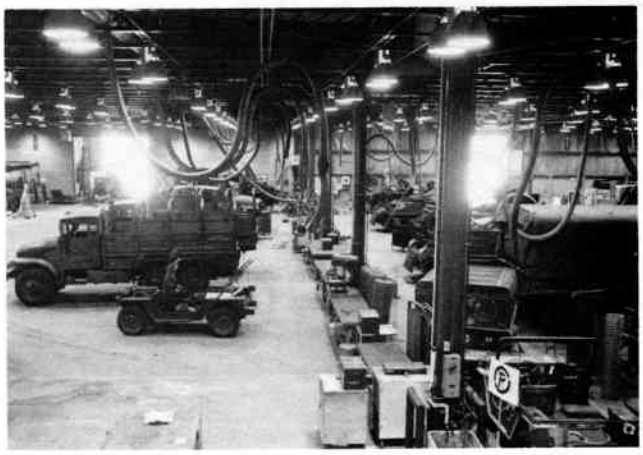


theless. Our paint shop is rather nicely set up and would be appreciated at any base.

Finally moving back to the first stop of our tour, across the vehicle floor, notice that the floor is divided into SMP, Tracked, and Heavy Equipment. Vehicles which must be cleaned can easily pass through the wash bay before com-

mode pour ces deux genres de travail, mais on s'y trouve néanmoins à l'étroit. Notre atelier de peinture est assez bien organisé; n'importe quelle base nous envierait.

Enfin, si on revient au premier arrêt que nous avons effectué, à l'étage des véhicules, on remarque que l'étage en question est divisé en trois domaines: l'équipement de modèle militaire régulier, les véhicules à chenilles et l'équipe-



ing on to the floor. Working space is plenteous and can accommodate a large variety of vehicles.

Now that the tour is concluded and the bad points illuminated, the question arises what is so good about our shop. Well, first and foremost, you have just visited, without having left the building, all the components of a maintenance company, without exception. Each office and section is easily reached from any other section. Therefore the jobs of the Orderly Room, Control Office, Production CWO, and Parts Chaser, are greatly simplified, and the job of control can be easier. The facilities are new and easily maintained.

The problems that exist are being overcome as money becomes available. The basic design, to include everything under one roof in a workable fashion, is good. The problems as outlined can be corrected by simple modification of the plans.

I have presented to you our facilities, with the good and the bad points. All summed up, the problems are not major ones. They do not seriously affect our production, though an impact of sorts is felt. Do we enjoy working here? Mais oui, for we do have the most modern working facilities in Canada.

ment lourd. Les véhicules qui doivent être nettoyés peuvent facilement passer par la station de lavage avant de parvenir jusqu'à l'étage. L'espace de travail est amplement suffisant et le secteur peut loger une grande diversité de véhicules.

Maintenant que la visite est terminée et que nous avons fait la lumière sur les mauvais côtés de l'atelier, reste à savoir quels sont ses bons côtés. Donc, d'abord et avant tout, vous pourrez remarquer que vous venez de visiter, sans avoir quitté l'édifice, tous les éléments d'une compagnie d'entretien, sans exception. On peut facilement accéder à tous les bureaux et toutes les sections, depuis d'autres sections. Par conséquent, le travail des employés des bureaux d'administration, de contrôle, de production ainsi que de ceux qui désirent des pièces de rechange, est grandement simplifié; le travail de contrôle est aussi plus facile à effectuer. Les installations sont neuves et peuvent être mieux entretenues.

On surmonte les problèmes au fur et à mesure que les fonds sont disponibles. Le principe de base, qui est de tout englober sous un même toit, et de façon rentable, offre de grands avantages. On peut corriger les problèmes en modifiant tout simplement les plans.

Je vous ai montré nos installations ainsi que les bons et mauvais côtés qu'elles comportent. Tout compte fait, les problèmes auxquels nous faisons face ne sont pas très graves. Ils n'ont pas de répercussions néfastes sur la production, bien qu'on en ressente vaguement quelques-unes. Alors, est-ce que nous aimons travailler ici? Mais oui, puisque nous disposons des installations les plus modernes du Canada.

LORE Militia – Progress Report

by Capt L. Guilbault

Introduction

The second annual WL Thompson Trophy competitions to determine the best Militia Maintenance Company has taken the form of an evaluation visit to each of the 20 Militia Service Battalions. These visits were conducted between 12 Jan 78 and 14 Mar 78.

Progress

The progress achieved by the Militia maintenance companies (maint coys) since the 1977 competition can be illustrated by the following table:

Rapport sur les progrès GM Ter (Milice)

par le captaine L. Guilbault

Introduction

Les compétitions annuelles pour l'obtention du trophée W.L. Thompson se sont déroulées pour la deuxième fois du 12 janvier au 14 mars 1978. Ces compétitions ont pour objet de déterminer quelle est la meilleure compagnie d'entretien de la Milice et ont pris cette année la forme de tournées d'évaluation effectuées dans chacun des 20 bataillons des services de la Milice.

Progrès

Voici un tableau illustrant les progrès réalisés par les compagnies d'entretien de la Milice depuis les compétitions de 1977.

Serial Numéro	Item/Article	1977	1978
1	Number of maint coys who scored: Nombre de compagnies d'entretien qui ont obtenu une note de:		
	a. over 75% plus de 75%	1	3
	b. between 60% and 74% 60% à 74%	3	4
	c. between 50% and 59% 50% à 59%	3	6
	d. between 25% and 49% 25% à 49%	9	5
	e. between 0 and 24% 0 à 24%	4	2
2	National Average score Moyenne nationale	38%	54%
3	Number of maint coys Nombre de compagnies d'entretien	17	19
4	Maint coys with LORE officers Compagnies d'entretien comptant des officiers du GM Ter dans leurs effectifs	11	18
5	Percentage of trade qualified personnel Pourcentage du personnel qui a une qualification professionnelle	33%	59%
6	Number of companies with less than 25% of personnel turnover during one year Nombre de compagnies qui ont un roulement du personnel inférieur à 25% sur une période d'un an	0	5
7	Total number of LORE personnel in maint coys: Effectifs du GM Ter intégrés aux compagnies d'entretien:		
	a. officers officiers	15	35
	b. SR NCOs sous-officiers supérieurs	59	68
	c. JR ranks caporaux et soldats	225	342
8	Total number of maintenance Special Equipment Vehicles: Nombre total de véhicules de transport d'équipement d'entretien spécial		
	a. 5 Ton wreckers Dépanneuses de 5 tonnes	16	25
	b. 1-1/4 ton automotive SEVs VTES automoteurs de 1-1/4 tonnes	0	19

Serial Numéro	Item/Article	1977	1978
9	Maint coys with: Compagnies d'entretien dotées:		
	a. vehicle repair pl d'ateliers de réparation des véhicules	17	19
	b. recovery sec de sections de récupération	10	19
	c. weapons repair sec de sections de réparation des armes	4	13
	d. workshop control d'un contrôle des ateliers	5	8

Some of the progress factors which cannot be shown by figures are as follows:

a. the dedication found during the 1977 competition visit has now been boosted by renewed hope of success and a far greater credibility in the Regular Forces' willingness to help;

b. the morale and esprit de corps of LORE Militia personnel of all ranks is on the upswing;

c. communication barriers between LORE Militia, the Regular Forces B Maint Os, and FMC LORE personnel have been virtually eliminated in most Militia Areas;

d. most militia maint coys have gained a substantial degree of self-confidence; and

e. most Regular Forces LORE organizations have demonstrated a renewed interest and a willingness to accept the LORE Militia as equal members of the LORE family.

Problem Areas

In spite of the above rather rosy picture, all is not flowers in the world of LORE Militia. Some of the major difficulties are listed below:

a. Accommodation – The poor state of accommodation available to most Militia maint coys has changed very

Certains des indices d'amélioration qui ne peuvent être quantifiés valent la peine d'être mentionnés:

a. le dévouement témoigné par les miliciens au cours des tournées entreprises dans le cadre des compétitions de 1977 est renforcé par leur confiance dans leurs possibilités et par le fait qu'ils prennent maintenant plus au sérieux la volonté exprimée par les Forces régulières d'apporter leur aide;

b. le moral et l'esprit de corps du personnel du GM Ter (Milice) de tout grade s'améliorent;

c. dans presque tous les domaines touchant la Milice, les difficultés éprouvées au chapitre des communications entre le GM Ter (Milice), les sections de l'entretien de la base des Forces régulières, et le personnel du GM Ter du FMC se sont aplanies;

d. la plupart des compagnies d'entretien de la Milice ont acquis un certain degré d'assurance; et

e. la plupart des organismes du GM Ter de la Force régulière ont manifesté un regain d'intérêt pour la milice du GM Ter et exprimé leur volonté de considérer celle-ci comme un membre à part entière de la famille du GM Ter.

Les problèmes

Malgré les bons côtés énumérés ci-dessus, tout n'est pas facile dans le monde de la Miliice du GM Ter. Voici une liste des principales difficultés éprouvées:

a. locaux – L'état pitoyable des locaux mis à la disposition de la plupart des compagnies d'entretien de la Mi-

little since last year. As it now stands, clearly 12 out of 19 Militia maint coys have grown beyond their present accommodation. New accommodations are being built for two of the maint coys but unfortunately these new buildings will not be adequate for growth;

b. Repair Parts – Although repair parts are becoming more available, only one of the 19 maint coys can be said to be truly self-sufficient. The scrounging system is still prevalent;

c. Tools – There is still a critical shortage of tool kits and workshop equipment. It is not rare to see six technicians working out of one dilapidated tool kit; and

d. Vehicles – Vehicle allotment to maint coys is still insufficient and dependent on the area and/or district HQ pool.

FMC HQ is working with NDHQ on solutions to the above and other LORE Militia problems, but the staffing process is slow and, unfortunately, much of the work now being done will not be visible to the Militia for quite some time.

Closing Remarks

In spite of the drawbacks mentioned above, things are going well in LORE Militia. Many maint coys have achieved astonishing progress during the past year and only one maint coy has actually lost ground. Because of the improvement in retention, LORE technicians are better trained than would previously be expected. It is now clear that LORE Militia is capable of achieving a reasonable degree of self-sufficiency; seven maint coys have already reached the state where they can provide meaningful maintenance support to Militia units and districts during exercises. Several Militia Arms units are just waiting for authority to implement their own first-level maintenance (in typical Militia fashion, some did not wait for the authority).

This report would be incomplete if the fine work done by The LORE Association was not mentioned. The efforts of the Association had more than a little part to play in the recent interest in the Militia and the raising of priorities for Militia matters. Undoubtedly, as a result of timely resolutions, the future of our Militia has never been brighter.

lice ne s'est guère amélioré depuis l'an dernier. À l'heure actuelle, près de 12 compagnies d'entretien sur 19 se sont développées au point où leurs installations actuelles sont insuffisantes. De nouvelles installations sont en cours de construction et sont destinées à deux des compagnies d'entretien. Malheureusement ces nouveaux bâtiments n'offriront aucune possibilité d'expansion;

b. pièces de rechange – Bien qu'il soit de plus en plus facile de se procurer des pièces de rechange, une seule compagnie d'entretien sur 19 peut être considérée comme vraiment auto-suffisante en ce domaine. Le rafistolage est un système toujours en vigueur;

c. les outils – La rareté inquiétante des boîtes à outils et de l'équipement d'atelier sévit toujours. Il est courant de voir six techniciens se contenter d'une seule boîte à outils incomplète; et

d. véhicules – Le nombre de véhicules alloués aux compagnies d'entretien de la Milice est toujours insuffisant et tributaire du QG de la zone ou de la région.

Le QG FMC, de concert avec le QGDN, recherche des solutions à tous ces problèmes du GM Ter (Milice), mais les rouages administratifs sont lents et, malheureusement il faudra beaucoup de temps avant que la plus grande partie du travail accompli à l'heure actuelle ne produise des résultats concrets pour la Milice.

Conclusion

Malgré les quelques lacunes mentionnées plus haut, les choses vont bien pour le GM Ter (Milice). Plusieurs compagnies d'entretien de la Milice ont en effet accompli des progrès surprenants au cours de la dernière année et une seule compagnie d'entretien a perdu du terrain. La diminution du roulement du personnel a entraîné une amélioration de la formation des techniciens du GM Ter qui dépasse les espérances. Il ressort maintenant que la milice du GM Ter est capable de s'acquitter de ses tâches avec une certaine autonomie; en effet sept compagnies d'entretien ont déjà atteint un point où elles peuvent fournir des services d'entretien d'importance à des unités de la Milice et à des districts au cours d'exercices. Plusieurs unités combattantes de la Milice n'attendent que l'autorisation nécessaire pour effectuer elles-mêmes leurs réparations de premier échelon (et comme c'est la mode dans la Milice, certaines n'ont pas attendu cette autorisation).

Ce rapport serait incomplet si l'on ne mentionnait pas l'excellent travail de l'Association du GM Ter. C'est grâce aux efforts déployés par cette association qu'on s'intéresse davantage à la Milice et que les besoins de cette dernière ont fait un bond sur la liste des priorités. Sans contredit, l'application des résolutions adoptées fait que l'avenir de la Milice n'a jamais été aussi brillant.

If justice is to be done, the final remarks of this report must be dedicated to the LORE Militia men and women who did, after all, make all progress possible. During the evaluation visit, many LORE personnel from Pte to LCol showed examplary devotion to duty, by giving up their evenings and weekends to get the job done. In several cases this was done without pay for periods of as long as two months. Such unselfish dedication is bound to lead to progress.

Enfin, à tout seigneur, tout honneur, le mot de la fin va aux hommes et femmes du GM Ter (Milice) qui ont rendu possible ces réalisations. Au cours des tournées d'évaluation, de nombreux militaires du GM Ter du grade de soldat à celui de lieutenant-colonel ont manifesté un dévouement exemplaire à leur travail en consacrant leurs soirées et leurs fins de semaines à leur travail, dans plusieurs cas travaillant sans solde pendant des périodes qui pouvaient aller jusqu'à deux mois. Un tel dévouement ne peut qu'entraîner des améliorations.

25 (Toronto) Service Battalion FMC Maintenance Plan

by Maj SN Gill, OC Maint Coy

I am assuming that our readers are generally familiar with the FMC Militia Maintenance Plan, now two years old. This plan, coupled with the introduction of service battalion inspections, has been a significant milestone in the life of militia maintenance companies.

The plan provided an opportunity to develop company objectives, which we labelled the Operation, Maintenance Plan. This gave us purpose. The inspection, because it was identified as a competition, gave us a goal for recognition.

Implementation of the "Operation" Plan following the FMC directive, resulted in the organization of a workshop section, ancillary section, and a control office. Other sections since have been added. They include inspection and servicing, metals, and spare parts storage section (SPSS). The SPSS is progressing slowly because of difficulties in acquiring qualified supply personnel. Our workload was formerly concerned with levels one and two repair of six battalion vehicles, battalion weapons, plus range, medium range transport (MRT), and recovery support to 12 District units. The workload has now been increased to include inspection and repair of 12 battalion vehicles and the servicing of as many others as the responsible section can manage.

Our enthusiasm for the plan and the activities described are based on its benefits, which far outweigh any problems. Some of the benefits have been:

a. The Permissive Repair Schedule has allowed the technicians to practise their skills while the NCOs apply their supervisory and advisory capabilities. Officers are required to perform their roles as maintenance managers;

25e Bataillon des services (Toronto) Programme de maintenance de la FMC

par le major SN Gill, commandant de la compagnie d'entretien

Je suppose que nos lecteurs connaissent en général le Programme de maintenance de la Milice de la FMC, qui existe déjà depuis deux ans. Ce programme, associé à l'introduction d'inspections du bataillon des services, est une étape importante dans l'existence des compagnies d'entretien de la milice.

Ce programme est une occasion de fixer des objectifs aux compagnies, et de les réunir sous le titre de "Programme de maintenance, opération". Ceci nous a donné une raison d'agir. Les inspections favorisant l'émulation entre compagnies, nous ont donné un motif de nous distinguer.

Faisant suite aux directives de la FMC, la mise en vigueur du programme "Opération" a entraîné la création d'une section d'ateliers, d'une section auxiliaire et d'un bureau de contrôle. D'autres sections sont venues s'ajouter depuis, entre autres les section inspection et entretien, métaux et entreposage de pièces détachées, qui démarre lentement à cause de difficultés rencontrées au sujet du recrutement d'un personnel qualifié. Avant, notre tâche comportait surtout des réparations d'ordre 1 et 2 à six véhicules de bataillon, à des armes du bataillon, et, en outre, l'entretien des installations de tir, une équipe mobile de réparation et des services de récupération servant 12 unités de district. Notre charge de travail a été augmentée maintenant pour englober l'inspection et la réparation de 12 véhicules de bataillon et l'entretien de véhicules aussi nombreuse que le permettent les installations de la section responsable.

Notre enthousiasme à l'égard de ce programme et des tâches décrites découle de ses avantages qui l'emportent de beaucoup sur ses inconvénients éventuels. Ses avantages ont été entre autres:

a. le plan de réparations non limitatives a permis aux techniciens de montrer leur dextérité, pendant que les sous-officiers s'excercent à commander et à conseiller. On demande aux officiers de tenir le rôle de chefs des services d'entretien;

b. Our expanded responsibilities allow us to give valuable assistance to the Regular Force supporting base, in the maintenance of militia equipment; and

c. Because of the defined role and meaningful employment, there has been an obvious boost in unit and personnel morale.

The problems that have emerged from the Plan are:

a. Manpower – The normal attrition rate and the need to bring the unit up to trained strength will require a stepped-up recruiting drive for suitable personnel, and a facility to train them to a useful TQ2 level within a two year period. A busy maintenance company must graduate a sufficient number of technicians to properly staff the repair teams;

b. Space – An effective maintenance company must have a workshop area for at least six vehicles plus office space, and a separate area for the ancillary group, keeping in mind their roles and safety requirements; and

c. Communications – Our operation demands effective lines of communication for maintenance in terms of support to the units in the District, the overall supervision of maintenance coordination in the District, liaison with Base Maintenance Operations, monitoring the Supply System, and so forth.

These communication lines and a score of other everyday problems highlight the need for a qualified Maint/LORE officer (MLO) to perform liaison duties. This requirement will become more acute when our support will be given through attachments to various units in the District. Therefore, it is strongly suggested that a vacancy for a MLO be created earliest.

As maintenance companies move towards full strength and the intermediate stages of FMC's 10 year plan, many related functions must be reviewed. Updating of equipment scales, supply of materials and parts holdings, and training facilities are required, along with resolution of the listed problems of manpower, accommodation, and communications. Our unit will soon be at maximum strength of over 60 personnel and eagerly await FMC direction.

b. nos responsabilités accrues nous permettent d'apporter une aide précieuse à la base de soutien de la Force régulière en assurant l'entretien du matériel de la milice; et

c. la définition des attributions et l'emploi justifié des ressources ont eu une influence très profitable sur le moral du personnel et des unités.

Les difficultés rencontrées dans la réalisation de ce programme sont les suivantes:

a. la main-d'oeuvre – Le taux normal de perte d'effectifs et la nécessité de compléter l'effectif de cette unité en personnel qualifié, exigeront des efforts accrus pour le recrutement de personnes appropriées, et des locaux où leur donner une formation qui les transforme en QM 2 compétents. Il faut qu'une compagnie active d'entretien forme un nombre suffisant de techniciens pour suffire aux besoins des équipes effectuant les travaux de réparation;

b. les locaux – Une compagnie d'entretien efficace doit disposer d'un espace pour ses ateliers où garer au moins six véhicules, et s'installer un bureau d'administration, et un emplacement à part pour le groupe auxiliaire, en fonction des tâches incombant à ce groupe et des exigences de la sécurité; et

c. les communications – L'exécution de nos tâches exige des modes de communication efficaces pour l'entretien c'est-à-dire pour le soutien à donner aux unités du district, pour le contrôle globale de la coordination des services de maintenance dans le district, la liaison avec les services de maintenance de la base, la surveillance du système d'approvisionnement, etc.

Ces modes de communication et une vingtaine d'autres problèmes quotidiens montrent bien l'utilité qu'il y aurait à avoir un officier de maintenance du GM Ter chargé d'assumer le rôle d'agent de liaison. La nécessité d'une liaison deviendra de plus en plus impérative quand nous serveront les diverses unités du district en leur leur envoyant des équipes de notre personnel. C'est pourquoi, il est fortement suggéré de créer au plus tôt un poste d'officier de liaison de la maintenance.

À mesure que les compagnies d'entretien auront complété leurs effectifs et passé aux étapes intermédiaires du plan décennal de la FMC, beaucoup de fonctions connexes seront à revoir. Il faudra procéder à une remise à jour des normes d'équipement en matériel, de la fourniture de matériel et de pièces détachées, et des installations de formation professionnelle, ainsi que trouver une solution aux problèmes de main-d'oeuvre, de locaux et de communications. Notre unité aura bientôt ses effectifs au complet, c'est-à-dire plus de 60 personnes prêtes à exécuter les ordres de la FMC.

In conclusion, the Maintenance Plan has given the militia maintenance company a purpose. The service battalion inspection, by competition, gives credit where due. These provide a sound basis for esprit de corps within the ranks and a predictable future.

However, having said all this, we cannot pursue these plans without personnel. Ultimately then, we, the maintenance companies, are responsible for recruiting the staff to build the LORE Reserve up to a useful augmentation capability for the CF maintenance commitments at home and abroad.

Finalement, le Programme de maintenance a fourni une raison d'être à la compagnie d'entretien de la milice. L'inspection du bataillon des services permet de faire des éloges à ceux qui le méritent, et contribue efficacement à créer dans ses rangs un esprit de corps et à lui assurer un avenir.

Toutefois, compte tenu de ce que nous avons dit, nous ne pouvons réaliser ces programmes sans personnel. En dernier ressort, c'est aux compagnies d'entretien qu'il appartient de recruter le personnel nécessaire pour amener les effectifs des forces de réserve du GM Ter à un niveau de capacité permettant aux Forces canadiennes de maintenance de satisfaire à leurs obligations dans le pays et à l'étranger.

BGen EB Creber, DGLEM (left) presenting the LORE flag to Maj SN Gill, OC, Maint Coy, during LORE Birthday celebrations held at 25 (Toronto) Svc Bn.

Le brigadier général E.B. Creber, DGGTM, remet le drapeau du GM Ter au major S.N. Gill, commandant de la compagnie d'entretien, lors de la célébration de l'anniversaire de la création du GM Ter au 25e bataillon des services (Toronto).

Maj Gill in conference with his 2 i/c, Lt Chabrol
Le major Gill en conversation avec son adjoint le lieutenant Chabrol.

33 (Halifax) Service Battalion
334 Maint Coy

33e Bataillon des services (Halifax)
334e Compagnie d'entretien

Members of 334 Maint Coy are shown, with their M62, preparing to carry out a night vehicle recovery exercise during a blinding snowstorm in Camp Aldershot, NS. The exercise was just one of many conducted to maintain the efficiency of trained militiamen and to introduce newer members to recovery procedures in the field. These recoveries are usually mini-exercises during weekend training of the battalion at Aldershot. They are carried out in all types of weather, from sunny warm days to cold snowy nights.

On voit ici des militaires de la 334e Compagnie d'entretien se préparer avec leur M62 au camp d'Aldershot (N.-É.) à un exercice de nuit de récupération de véhicule pendant une forte tempête de neige. Cet exercice parmi tant d'autres avait pour but de maintenir en forme les miliciens déjà entraînés et d'apprendre aux nouveaux membres de la milice comment récupérer des véhicules sur le terrain. Ces exercices de récupération sont en général de petites manoeuvres organisées à Aldershot pendant les périodes d'en-

While the training recoveries are impressive (we believe), more so are the no-duff recoveries carried out during the year. From Jul 76 to Jun 77, the company logged 6,118 miles performing 96 recoveries within the Western NS Militia District. The longest round trip recorded was 410 miles. In addition, 13 vehicle backloadings from Camp Aldershot to Halifax were completed.

Recovery is not the only job of the company. Last year, personnel were busy in the field and in the maintenance workshops at Willow Park, Halifax. The company completed 312 first line and 52 second line repairs, 50 weapon repairs, 78 miscellaneous repairs to generators and other equipment, 56 welding tasks, and re-charged 153 batteries. With training requirements and a steady stream of minor vehicle and equipment repairs, there is little slack time in the workshops on Tuesday and Thursday nights.

The weekends are not exactly vacation time. When the Halifax based units move into Aldershot, the vehicles of 334 Coy are the last to arrive, usually around 2300 hrs and sometimes as late (or early) as 0300 hrs the next morning. Much can occur on the 72 mile trip from Halifax.

At Camp, it is two days of classroom and field training for some, while a string of vehicle repairs and the odd recovery is the order of the day for others. Four-man teams are on 24-hour standby duty.

The noon meal on Sunday usually signals the end of training and duties for most personnel; it is time to pack-up and go home. But not for members of 334 Coy. There may be disabled vehicles to be towed or backloaded to Halifax for major repair, and this is usually the time when one or more break down on the road home, which may mean the recovery to Halifax of a vehicle already in tow and then a trip back out the highway to recover another.

For those who might enjoy a nice leisurely hitch in the militia, 334 Maint Coy is not the place for them.

traînement de fin de semaine du bataillon et qui se déroulent par tous les temps, au cours de journées chaudes et ensoleillées ou de nuits froides et enneigées.

Si à l'entraînement les opérations de récupération de véhicules ont, à notre avis, un côté spectaculaire, ces opérations le sont encore davantage en réalité tout au long de l'année. De juillet 1976 à juin 1977, la compagnie a totalisé 6 118 milles en déplacements et récupéré 96 véhicules dans l'Ouest du District de la Milice de la Nouvelle-Écosse. Le plus long parcours enregistré a été de 410 milles. En outre, 13 véhicules ont été amenés du camp d'Aldershot à Halifax pour des réparations.

Mais cette compagnie n'a pas seulement pour tâche de récupérer des véhicules. L'an dernier, ses effectifs travaillaient sur le terrain et dans les ateliers d'entretien de Willow Park, à Halifax. La compagnie a effectué 312 réparations de première catégorie et 52 réparations de seconde catégorie, 50 réparations d'armes, 78 réparations diverses à des générateurs et à d'autre matériel d'équipement, 56 soudures et rechargé 153 batteries d'accumulateurs. Avec les besoins de la formation professionnelle et un afflux continuel de réparations mineures à faire à des véhicules et à du matériel, il reste peu de temps pour rêvasser le mardi et le jeudi soir dans les ateliers.

Les fins de semaines ne sont pas précisément des périodes de congé. Lorsque les unités basées à Halifax viennent s'installer à Aldershot, les véhicules de la 334e compagnie d'entretien ne sont pas les derniers à arriver au camp, en général vers 23 h et parfois à une heure aussi tardive (ou matinale) que 3 h dans la matinée du lendemain. Il peut se passer beaucoup de choses sur le trajet de 72 milles entre Halifax et Aldershot.

Au camp, certains suivront pendant deux jours un entraînement en salle de classe et sur le terrain, pendant que d'autres iront s'occuper d'une suite de véhicules à réparer et d'opérations de récupération. Vingt-quatre heures sur 24, des équipes de quatre hommes assurent la permanence.

Le repas de midi, le dimanche, est en général pour la plupart le signal de la fin du stage de formation et d'entraînement; et le moment de refaire son paquetage et de rentrer chez soi. Mais, il n'en est pas de même pour les hommes de la 334e compagnie d'entretien. Il peut y avoir des véhicules endommagés à remorquer ou à ramener à Halifax pour des réparations importantes, et c'est généralement à ce moment qu'un ou plusieurs véhicules tombent en panne sur la voie du retour, ce qui peut entraîner l'obligation de ramener à Halifax un véhicule déjà remorqué et ensuite de retourner sur la route pour en récupérer un autre.

Ceux qui aimeraient faire une belle petite virée avec la milice, feront bien de ne pas choisir la 334e Compagnie d'entretien.

28 (Ottawa) Service Battalion Maintenance Company Strength in the Field Role

by Capt. PS Batstone

Canadian Forces Armoury, Wallis House, in downtown Ottawa, is the home of 28 (Ottawa) Service Battalion. This facility, a former hospital and later a manning depot during the Korean War, also accommodates a reserve communications regiment, and two cadets corps which are sponsored by the reserve units. The central location of the building and its abundance of office and lecture room space are definite advantages. However, the garrison role of the Bn, and in particular the Maint Coy, is severely handicapped due to the lack of workshop facilities.

This situation has not dampened the spirit of the Maint Coy, which has grown from zero strength in 1974 to a present 26 all ranks:

Capts	– 2
Sr NCOs	– 2
MCpls	– 2
Cpls	– 5
Ptes	– 15

(This includes a five-man weapons section and one supply technician)

Such success is due to much hard work by all Coy personnel, and maximum cooperation from within the Bn and supporting Bases.

Improved accommodation requirements, while beyond the horizon at present, were defined to senior echelons, followed by the essential planning to fulfil the field role of a reserve maintenance company. This process involved the acquisition of the tools, equipment, vehicles, and the training of personnel to execute that role.

The Bn Tpt Coy was very helpful by supplying several vehicles which were then kitted for our specialized requirements. Sup Coy also gave us good support in acquiring the necessary tools and equipment. As a result, our materiel resources now include six prime movers and four trailers:

5 ton – M816 Wrecker
2 1/2 ton – RPSS
2 1/2 ton – MRT (Heavy)
1 1/4 ton – SEV (Automative Repair)
1 ton – MRT (Light)
1 ton – Weapons

28e Bataillon des services (Ottawa) Compagnie d'entretien Effectifs en campagne

par le capitaine P.S. Batstone

Le 28e Bataillon des services (Ottawa) se trouve au manège militaire Wallis House, au centre ville d'Ottawa. Cette installation, qui a déjà été un hôpital et par la suite un dépôt d'effectifs durant la Guerre de Corée, abrite également, sous son toit, un régiment de réserve des communications et deux corps de cadets patronnés par les unités de réserve. La situation centrale de l'immeuble et ses nombreux bureaux et salles de lectures offrent de grands avantages. Cependant, le bataillon et surtout la compagnie d'entretien peuvent difficilement jouer leur rôle de garnison en raison du manque d'ateliers.

Cette situation n'a toutefois pas altéré l'esprit de la compagnie d'entretien dont les effectifs sont passés de zéro, en 1974, à 26 de tous les grades, en 1978:

Capitaine	– 2
Sous-officiers de 1re classe	– 2
Caporaux-chefs	– 2
Caporaux	– 5
Soldats	– 15

(Cet effectif comprend une section des armements composée de 5 hommes et un technicien d'approvisionnements)

Cette réussite est le résultat du travail ardu du personnel de la compagnie et de la grande collaboration du bataillon et des bases de soutien.

Nous avons fait part de nos besoins aux autorités compétentes en ce qui a trait à l'amélioration des locaux et à la planification essentielle de notre rôle en qualité de compagnie de réserve de l'entretien, sans toutefois nous attendre à quoi que ce soit pour l'instant. Il s'agit de l'acquisition d'outils, d'équipement, de véhicules et de la formation du personnel appelé à jouer ce rôle.

La compagnie de transport du bataillon nous a grandement aidé en fournissant plusieurs véhicules qui ont par la suite été équipés afin de répondre à nos besoins spécifiques. La compagnie d'approvisionnements nous a également aidé à obtenir les outils et l'équipement nécessaires. Notre matériel comprend donc maintenant six moteurs primaires et quatre remorques:

5 tonnes – Dépanneur M816
2 1/2 tonnes – Section de réparation des pièces de rechange
2 1/2 tonnes – Équipe mobile de récupération (lourde)
1 1/4 tonne – Véhicule spécial équipé (réparation de moteurs)

1 1/2 ton Trailer – Command Post
1 1/2 ton Trailer – Tool Crib
1 1/2 ton Trailer – POL
3/4 ton Trailer – Generator

Training has involved utilizing the facilities and instructional resources of 2 Svc Bn, CFB Petawawa, where a TQ1 vehicle technician course was conducted in the spring of 1975, yielding 11 craftsmen. In addition, Base Maint Sec, CFB Ottawa, has gladly accepted our craftsmen as OJT call-outs to both maintain their existing trade levels and acquire new skills. Training has progressed to the point where the first in-house TQ1 vehicle technician course has been completed, graduating six craftsmen.

1 tonne – Équipe mobile de récupération (légère)
1 tonne – Armes
Remorque 1 1/2 tonne – Poste de commandement
Remorque 1 1/2 tonne – Râtelier à outils
Remorque 1 1/2 tonne – Carburants et lubrifiants
Remorque 3/4 tonne – Générateur

La formation a nécessité l'utilisation des installations et des ressources d'instruction du 2e Bataillon des services, BFC Petawawa. On y a dispensé un cours de technicien de véhicule QM1 au printemps et 11 personnes ont reçu leur certificat. De plus, la section d'entretien de la base, BFC Ottawa, a permis à nos techniciens de faire leur instruction en apprentissage afin de maintenir leur niveau de métier et d'acquérir une plus grande expérience. La formation en est au point où six techniciens de véhicule QM1 ont terminé leur cours-maison et obtenu leur certificat.

A break in the action at MILCON 77 with "Wally" the Coy mascot. Left to right. Front row. Sgt Geddis, MWO Dannenberg, "Wally", Cpl Church. Second row. Pte O'Connor, Pte Leclerc, Pte Soltesz, Pte Lacey, Pte Perrault, Pte Paul, Pte Sheridan, Pte Salsman, Pte Webb, Cpl Prusakowski. Third row. Pte Caughey, MCpl Anderson.

Une pause durant la concentration de troupes 1977 avec "Wally", la mascotte de la compagnie. De gauche à droite: Ligne de devant. Sgt Geddis, adjum Dannenberg, "Wally" et le cpl Church. Deuxième ligne. Sdt O'Connor, sdt Leclerc, sdt Soltesz, sdt Lacey, sdt Perreault, sdt Paul, sdt Sheridan, sdt Salsman, sdt Webb et cpl Prusakowski. Troisième ligne. Sdt Caughey, cplc Anderson.

The Coy is now able to support Bn and militia district sponsored exercises. MILCON 77 (13 – 26 Aug 77) is a good example of how 28 Svc Bn and the Maint Coy functioned in support of a concentration of 730 all ranks. The Bn fielded a total of 118 personnel, of which 21 were from Maint Coy. The work order register reveals that during the concentration 84 tasks were handled by the field workshop, including repairs to the full range of SMP wheeled vehicles, small arms, and even a Herman Nelson heater. Also, there were numerous recovery jobs, several very challenging.

La compagnie a maintenant la possibilité d'appuyer les exercices régionaux du bataillon et de la milice. La concentration de troupes de 1977 (du 13 au 26 août 1977) montre bien de quelle façon le 28e Bataillon des services et la compagnie d'entretien appuie un stage d'instruction collective comprenant 730 personnes de tous les grades. Le bataillon a employé 118 personnes dont 28 provenaient de la compagnie d'entretien. Le registre des commandes de travaux a révélé qu'au cours de ce stage d'instruction collective, l'atelier de campagne s'était chargé de 84 travaux dont la réparation de véhicules de modèle militaire réglementaire sur roues, d'armes de petit calibre et même d'une chaufferette Herman Nelson. On a également exécuté quelques travaux de récupération dont certains présentaient beaucoup de difficultés.

One of the highlights of the concentration was a tour of the Maint Coy, 2 Svc Bn, arranged by our MCpl Tillott

Un des points saillants du stage d'instruction collective a été la visite de la compagnie d'entretien, 2e Bataillon

(RSS). This proved very informative to our craftsmen in gaining a further insight of the equipment and facilities available to the regular force.

Current planning includes a one day siting program at LETE, Orleans. This will be followed by training weekends at CFB Petawawa during which siting, set-up, defence, and movement of a maintenance company under tactical conditions will be exercised.

In summary, our advice to other reserve maintenance companies which may have inadequate workshop facilities is – do not despair. Identify your workshop requirements to execute the garrison role for action by your militia district headquarters. Then solicit cooperation from within your battalion and supporting bases to obtain the personnel and materiel resources for the field role. Based on our experience, the outcome will be successful and gratifying.

des services, organisée par le cplc Tillott (personnel de soutien de la force régulière). Cette visite a été très profitable aux techniciens du fait qu'elle leur a permis de ce renseigner sur l'équipement et les installations dont la force régulière peut disposer.

La planification habituelle comprend une visite d'une journée à l'EEMT, Orléans. La visite terminée, on procède au choix d'un emplacement, à l'aménagement et à l'organisation de défense d'une compagnie d'entretien et ce, dans des conditions tactiques.

En résumé, nous conseillons aux autres compagnies d'entretien qui ne jouissent pas des locaux appropriés de "ne pas désespérer". Faites la liste de vos besoins en ce qui a trait aux ateliers pour bien jouer votre rôle de garnison afin que votre quartier général régional de milice prenne les dispositions nécessaires. Demandez ensuite la collaboration de votre bataillon et des bases de soutien afin d'obtenir les ressources nécessaires en matière de personnel et d'équipement. Croyez-en notre expérience, vous obtiendrez d'excellents résultats.

18 (Thunder Bay) Service Battalion First Aid for M62

by WO WE Mill

Late last fall near Thunder Bay, about 18 miles from the main road, an 18 (Thunder Bay) Service Battalion (18 Svc Bn) Recovery Team was on a training run when suddenly the Continental power plant spluttered and quit. The team, under Lt PP Holm and Sgt LA Wragg, determined the trouble to be a ruptured fuel pump diaphragm.

Le 18e Bataillon des services (Thunder Bay) Système D et M62

par l'adjudant W.E. Mill

Vers la fin de l'automne dernier, près de Thunder Bay, une équipe de récupération du 18e Bataillon des services effectuait un parcours d'entraînement lorsque soudain le moteur Continental tombait en panne à 18 milles de la route principale. L'équipe placée sous les ordres du lieutenant P.P. Holm et du sergent L.A. Wragg découvrit que la panne était due à la rupture de la membrane de la pompe à essence.

Sgt LA Wragg (right), 18 Svc Bn Recovery Team, demonstrates novel first aid for the M62 to fellow militiaman, MCpl D Boucher

Le sergent L.A. Wragg (à droite), de l'équipe de récupération du 18e Bataillon des services, montre la réparation de fortune au M62 à un collègue de la Milice, le cplc D. Boucher

Obviously, an emergency fuel supply system had to be devised. One solution ... gravity feed from a jerry can ... was ruled out for various reasons.

The falling late afternoon temperatures and the absence of other vehicles in the area spurred the crew in its search for an emergency fuel supply. The answer was found in the Stewart Warner personnel heater.

With a few fittings disconnected and reconnected, and a length of windshield wiper tubing added, the discharge from the personnel heater's electric fuel pump became the supply for the Universal's Holly carburetor. A flip of the heater control switch and the M62 was mobile again, but with slightly reduced RPM (and no heat in the cab).

A tip of the LORE beret to Lt Holm and his crew for a practical and ingenious answer to a field breakdown.

Il fallait évidemment improviser un système d'alimentation de secours. L'alimentation par gravité à l'aide d'un "jerry can" fut la première solution envisagée, mais elle dut être abandonnée pour diverses raisons.

La baisse du thermomètre et l'absence d'autres véhicules dans les environs stimulèrent fortement les imaginations à la recherche d'un dépannage de fortune. Finalement, la chaufferette Stewart Warner fournit la solution.

Après que l'équipe eut débranché et rebranché quelques raccords et qu'elle eut ajouté un morceau de tube du lave-glace à la pompe à essence électrique de la chaufferette, celle-ci fournit l'essence au carburateur Universal's Holly. Un coup de doigt sur le levier de commande de la chaufferette et le M62 était prêt à partir. Cependant, ses performances étaient légèrement réduites et il n'y avait plus de chauffage dans la cabine.

Un coup de "béret" du GM Ter au lieutenant Holm et à son équipe pour avoir réparé de façon pratique et ingénieuse une panne survenue loin de tout.

12 (Vancouver) Service Battalion Militia Concentration – Fort Lewis

by Maj KG Mortensen

During the last three years, Militia Area Pacific has conducted its summer concentration at Fort Lewis, Washington State, USA. This is a large US army base located about 160 miles South of Vancouver. The training area provided by the US Army is limited, with a few exceptions, to physical facilities. This results in the maintenance requirements being left to the two militia service battalions in BC with assistance from CFB Chilliwack and 1 (Regular Force) Service Battalion.

The first problem encountered in providing maintenance support for the concentration is the provision of spare parts. In the early years the maintenance company in the service battalion did not hold parts. This has now improved. In any case the planning for spare parts must start no later than 1 Feb if they are to be ready for the concentration in late Jun. There is a restriction on load carrying vehicles the Militia Service Battalion can dedicate to spare parts; therefore, in the past these have been limited to the type which can be carried on one 3-ton truck. With this in mind the following have been established:

12e Bataillon des services (Vancouver) Stage d'instruction collective de la Milice – Fort Lewis

par le major K.G. Mortensen

Depuis trois ans, le secteur du Pacifique (milice) donne ses stages d'été d'instruction collective à Fort Lewis, dans l'état de Washington, aux États-Unis. Il s'agit d'une grande base de l'Armée américaine située à environ 160 milles de Vancouver. Le champ de manoeuvre offert par l'Armée américaine est limité, à l'exception de quelques installations. Les deux bataillons des services de la milice en C.-B. doivent donc répondrent aux besoins en matière d'entretien, avec l'aide de la BFC Chilliwack et du 1er Bataillon des services de la force régulière.

Le premier problème auquel il faut faire face en ce qui a trait au soutien de l'entretien lors des stages d'instruction collective est l'approvisionnement en pièces de rechange. Au tout début, la compagnie d'entretien du bataillon des services ne gardait pas les pièces de rechange. Cette situation s'est nettement améliorée. La commande de pièces de rechange doit se faire au plus tard le 1er février si l'on compte les utiliser lors du stage d'instruction collective à la fin de juin. Il y a toutefois des restrictions quant aux véhicules de transport que le bataillon des services de la milice peut affecter aux pièces de rechange. On a donc limité ces dernières à celles qui peuvent être transportées à bord d'un camion de trois tonnes. Compte tenu de ce qui précède, on a établi les règles suivantes:

a. Parts for civilian pattern vehicles will not be carried as they can be purchased from civilian sources in the Fort Lewis area.

b. Major components will not be carried due to space limitations. If required, they are demanded from CFB Chilliwack and then either delivered or picked up by the Transportation Company.

At Fort Lewis, the maintenance company is located in a four-bay building with three pits. Personnel of 12 Service Battalion provide the bulk of the manpower, with augmentation of two vehicle MRTs and one weapons MRT from CFB Chilliwack and one vehicle MRT from 1 Service Battalion. 11 (Victoria) Service Battalion maintenance personnel have, for the past two years, deployed to Yackima, 120 miles east of Fort Lewis, to support the artillery.

The maintenance company at Fort Lewis is organized with control office, a vehicle section, a weapons section, and an inspection team. The vehicle section also operates one M62 recovery vehicle. We are unable at this time to provide electrical or electronic maintenance support. In the organization, militia personnel fill all the command and supervisory positions with assistance from RSS or other attached regular force NCOs. The floor of the workshop has been found to function best if one or two militia tradesmen are teamed with a regular force Cpl or MCpl. Tasks are then assigned to a team which completes the work.

One of the major problems encountered is work requiring parts which are not held. Very few items are available from US sources with less than 48 hours notice. Last year an arrangement was made with the US third-line workshop for rebuild of components. This was of great assistance as the shop was able to do a complete rebuild of most items within eight hours. Another problem is the lack of tire repair tools. Each concentration produces between 60 and 80 flat tires; and, since most units do not bring the tires in for repair until both the spare and one other tire on the vehicle are flat, speedy tire repair is essential. As the only tool for tire repair held by the militia is a sledge-hammer, the use of the US National Guard tire shop is essential.

The workload for the maintenance company at Fort Lewis has, in the past, been hectic. The concentration includes between 250 and 300 vehicles, and units are on the range every day. As the militia arms units do not have their own first-line maintenance personnel, the service battalion is responsible for both first- and second-line repair. This lack

a. Les pièces servant aux véhicules civils ne seront pas transportées étant donné que l'on peut se les procurer auprès des vendeurs civils de la région du Fort Lewis.

b. Les grosses pièces ne seront pas transportées en raison de l'espace restreint. Si elles sont nécessaires, on se les procurera auprès de la BFC Chilliwack d'où elles seront livrées ou cueillies par la compagnie de transport.

À Fort Lewis, la compagnie d'entretien se trouve dans un immeuble qui comprend quatre édifices et trois puits. Le personnel du 12e Bataillon des services assure le gros de la main-d'oeuvre et fournit deux véhicules de transport à rayon d'action moyen supplémentaires et une EMR des armes de la BFC Chilliwack ainsi qu'un véhicule de transport à rayon d'action moyen du 1er Bataillon des services. Depuis deux ans, le personnel d'entretien du 11e Bataillon des services (Victoria) s'est rendu jusqu'à Yackima, à 120 milles à l'est du Fort Lewis, afin d'appuyer l'artillerie.

La compagnie d'entretien du Fort Lewis comprend un bureau de contrôle, une section des véhicules, une section des armes et une équipe d'inspection. La section des véhicules opère également un véhicule de dépannage M62. Il nous est impossible, pour le moment, d'assurer l'entretien de l'équipement électrique et électronique. Au sein de l'organisation, le personnel de la milice occupe tous les postes de commandement et de surveillance ainsi que le PSFR et d'autres sous-officiers de la force régulière. On s'est rendu compte que l'atelier fonctionnait beaucoup mieux si un ou deux miliciens travaillaient en collaboration avec un cpl ou un cplc de la force régulière. On assigne des tâches à une équipe qui finit le travail.

Un des plus gros problèmes auquel il faut faire face est les travaux qui nécessitent des pièces que l'on a pas en stock. On ne peut obtenir que quelques articles des fournisseurs américains en présentant un préavis de moins de 48 heures. L'an dernier, on a passé un accord avec le centre de réparation de troisième échelon américain afin qu'il remonte certains éléments. Cette pratique était d'une grande aide étant donné que l'atelier pouvait remonter la majorité des articles en huit heures. Le manque d'outils servant à réparer les pneus pose également un problème. On compte entre 60 et 80 pneus à plat au cours de chaque stage d'instruction collective. Il est essentiel de réparer les pneus le plus rapidement possible étant donné que la majorité des unités ne font pas réparer leurs pneus avant que le pneu de rechange et un autre pneu de leur véhicule ne soient à plat. Nous sommes obligés d'utiliser le US National Guard tire shop étant donné que le seul outil servant à la réparation des pneus que la milice entrepose est un marteau de forgeron.

Au cours des années passées, la charge de travail de la compagnie d'entretien du Fort Lewis était plutôt considérable. Les stages d'instruction collective représentent entre 250 et 300 véhicules et les unités se rendent au polygone chaque jour. Étant donné que les unités combattantes de la milice ne possèdent pas leur propre personnel d'entretien de pre-

Machine Shop. Pte Kevin Hemphill, VEH TECH
Atelier de réparation. Soldat Kevin Hamphill, tec V

12 (Vancouver) Service Battalion Weapons Shop. Sgt Dan Willits, W TECH (L) and Pte Ellena Millar
12e Bataillon des services (Vancouver) atelier d'armement. Sergent Dan Willits, tec A (T) et le soldat Ellena Millar

of first-line capability within the arms units also makes it difficult to dispatch MRTs for vehicle repairs. The repair requests are received without the necessary information to include parts with the MRT; therefore, it must go out to survey the casualty. As the battalion, and subsequently the maintenance company, do not have sufficient radio sets the MRT must then return to pick up the parts required. Time wise, it is faster to recover the casualty to the main shop.

We have found that each year the job is becoming a little less difficult, but also the expectations of the area commander are becoming higher. To date, few complaints have been voiced by other units, or the area HQ staff, regarding the maintenance at MILCON.

For other militia units which may have to provide similar support, the following points are offered:

mier échelon, le bataillon des services doit assurer les réparations de premier et de deuxième échelons. Cette pénurie d'ateliers de réparation de premier échelon au sein des unités permet difficilement aux EMR de se rendre sur place afin de réparer les véhicules. Les demandes de réparation présentées ne contiennent pas de renseignements en ce qui a trait aux pièces de rechange nécessaires. L'EMR doit donc se rendre sur place afin d'examiner les dommages. Comme le bataillon et la compagnie d'entretien ne possèdent pas suffisamment d'appareils radio, l'EMR doit revenir chercher les pièces de rechange nécessaires. Si l'on tient compte du facteur temps, il est plus rapide d'envoyer l'article à réparer à l'atelier principal.

Nous nous sommes aperçus que le travail devenait un peu plus facile chaque année et que le commandant de zone devenait de plus en plus exigeant. Jusqu'à maintenant, nous avons reçu quelques plaintes d'autres unités, ou du personnel du QG du secteur, en ce qui a trait à l'entretien des concentrations de troupes.

Voici quelques conseils à l'intention des autres unités de milice qui pourraient avoir à fournir un service semblable:

a. Plan early. Know your key personnel who will be there. Get your demands in early.

b. Set up a control office. Without a smooth running control office you will not accomplish any real work and will lose track of your accountable parts.

c. Do a RECCE. Non-LORE officers tend to put the maintenance organization in unsuitable areas.

d. Brief the user units on the support available and on the method used to obtain support. Do this both before you depart and after you arrive. The person(s) you brief before you leave will not be there when you arrive.

e. Remember, vehicles may require servicing before the road move home. Do not plan to undertake this on the last day since the vehicles will not be easily available.

f. In spite of what the book says, cannibalization works; but to keep the base maintenance officer off your back, don't lose any of the N/S parts.

a. Planifier dès le début. Choisissez le personnel qui se rendra sur place. Envoyez vos demandes tôt.

b. Mettre sur pied un bureau de contrôle. Si vous ne mettez pas sur pied un bureau de contrôle, vous ne ferez rien de bon et vous perdrez des pièces de rechange enregistrées.

c. Faire un reconnaissance. Les officiers qui ne font pas partie du DG Ter ont tendance à placer le personnel d'entretien dans des endroits impropres.

d. Renseigner les unités sur le soutien disponible et la façon d'obtenir ce soutien. Faites-le avant votre départ et une fois à l'arrivée. Les personnes que vous renseignerez avant de partir ne seront pas là à votre arrivée.

e. Se rappeler que les véhicules doivent être entretenus avant de reprendre la route. Ne projetez pas de la faire le dernier jour étant donné que les véhicules ne seront pas facilement disponibles.

f. Peu importe ce que le livre raconte, la cannibalisation vaut la peine. Pour vous assurer que l'officier d'entretien de la base ne vous fera aucun ennui, ne perdez aucune pièce défectueuse.

Militia TQ1 Course at CFB London

On 1 Dec 77, CFB London, Base Maintenance Section, was tasked by Central Militia Area to train 15 militia personnel to the Trade Qualification 1 level; ten candidates for Vehicle Technician (411) and five for Weapons Technician (Land) (421). Initially, it was planned to conduct the course on an OJT basis but it was found that all the militia personnel had no previous training in the trades and were, in fact, infanteers and infantry drivers.

Planning was, therefore, revised towards combining class-room studies with practical work. WO AS "A1" Phillips was appointed coordinator and chief instructor (CI) for the vehicle course and WO KG "Ken" Noland was appointed CI for the weapons course. It was necessary to design a course package in the knowledge that only two instructors were available, and such basics as training aids and reference material very limited. Moreover, the time factor was important as everything had to be ready for 16 Jan 78. Both CIs visited CFSAOE, CFB Borden, endeavouring to beg, borrow, or steal suitable material for the course. WO Phillips was able to "obtain" some old TQ3 examination pa-

Cours de niveau QM1 de la milice à la BFC London

Le 1er décembre 1977, la milice du Centre confia à la section de l'entretien de la BFC London la tâche de donner à 15 membres de la milice la formation nécessaire pour leur permettre d'atteindre le niveau de qualification QM 1; il y avait dix aspirants au métier de technicien de véhicules (411) et cinq au métier de technicien d'armement (Terre) (421). On avait d'abord prévu donner un cours d'apprentissage, mais on constata qu'aucun des intéressés n'avait de formation antérieure dans les métiers visés et qu'ils étaient en fait des fantassins et des conducteurs de véhicules de l'infanterie.

On décida donc d'allier les cours théoriques et les travaux pratiques. L'adj A.S. "A1" Phillips fut nommé coordonnateur et instructeur en chef du cours de technicien de véhicules et l'adj K.G. "Ken" Noland, instructeur en chef du cours de technicien d'armement. Il fallait concevoir un cours complet tout en sachant qu'il n'y aurait que deux instructeurs, et que le matériel de base, comme le matériel d'instruction et les ouvrages de référence, était très limité. De plus, le facteur temps était important vu que tout devait être prêt le 16 janvier 1978. Les deux instructeurs visitèrent l'EGAMFC, à la BFC Borden, et déployèrent beaucoup d'énergie pour demander, emprunter ou voler le matériel

pers which proved very helpful in preparing the tests for each performance objective.

The courses were designed around militia training standards as contained in CFPs 7411-C1 and 7421-C1. Two training syllabuses were prepared (vehicles and weapons) each consisting of nine training weeks (61 days). A classroom was organized using available space in the workshop, some training aids were scrounged, and films were ordered. Two jeeps and a 2-1/2-ton SMP truck, designated as available for controlled cannibalization, were allotted the vehicle course for practical work. After much effort on the part of both WO Phillips and WO Noland, and a great deal of assistance from the maintenance clerical staff, Course Serial 7801 was ready by Mon, 16 Jan 78, for the militia students. How-

nécessaire aux cours. L'adj Phillips réussit à "obtenir" quelques anciens questionnaires d'examen de niveau QM 3 qui se révélèrent très utiles pour préparer les tests de chacun des objectifs rendement (OREN).

Les cours s'inspirèrent en gros des normes de formation de la milice qui figurent dans les PFC 7411-C1 et 7421-C1. Deux programmes de cours furent préparés (véhicules et armement); ils comprenaient chacun neuf semaines de formation (61 jours). On mit sur pied une classe dans l'espace libre de l'atelier, certaines pièces du matériel de formation furent chapardées, et des films, commandés. Deux jeeps et un camion de 2 1/2 tonnes de type militaire réglementaire, qui devaient faire l'objet d'une cannibalisation contrôlée, furent réservés aux travaux pratiques du cours de technicien de véhicules. Les adj Phillips et Noland, bien secondés par le personnel de bureau du service d'entretien, travaillèrent

Front row, left to right: Pte(W) LM Parente, 22 Svc Bn, WO KG Noland, Instr 421, Capt (now Maj) LL Hellemans, B Maint O, WO AS Phillips, Instr 411, Sgt CJ Sonier, LR Scot R. Back row: Cpl CK Mielke, Brock Rif, Cpl GA Rutherford, 4 RCR, Cpl ME Crandall, Elgin R, Cpl GW Heward, SDG Highrs, Cpl RW Dale, LR Scot R, Cpl JA Lyoness, 4 RCR, Cpl JV Pynn, HF of C, Cpl DS Perry, LR Scot R.

1re rangée, de gauche à droite: le sdt L.M. Parente, du 22e B Serv, l'adj K.G. Noland, instructeur du métier 421, le capt (maintenant maj) L.L. Hellemans, OMB, l'adj A.S. Phillips, instructeur du métier 411, et le sgt C.J. Sonier, du L & R Scot R. Deuxième rangée: le cpl C.K. Mielke, du Brock Rif, le cpl G.A. Rutherford, du 4 RCR, le cpl M.E. Crandall, de l'Elgin R, le cpl G.W. Heward, du S, D & G Highrs, le cpl R.W. Dale, du L & R Scot R, le cpl J.A. Lyoness, du 4 RCR, le cpl J.V. Pynn, du HF of C, et le cpl D.S. Perry, du L & R Scot R.

ever, of the ten nominations for the vehicle course only eight arrived, including one servicewoman, and of the five for the weapons course only two reported.

The vehicle technician course was taught following closely the Course Automotive Manual (Seventh Edition), keeping in mind that the candidates required only a basic knowledge of the 411 trade and some practical experience. The objective was that, on completion of the course, the students would be capable of undertaking first-line maintenance and repairs, including completion of the CF 1134 (inspection forms), on their own unit vehicles.

After one week it was quite clear that all personnel were willing and eager to learn their respective trade. There were tests at the completion of each PO with the results always good. In practical work they demonstrated even more interest and aptitude. When the final ninth week rolled around it was most encouraging to see the course achievements. All were able to apply their new-gained knowledge in a professional manner; in fact, a few were better than some PL3s.

avec un tel acharnement que le tout fut organisé à temps pour entreprendre le cours nº 7801 des étudiants de la milice à la date prévue, le 16 janvier 1978. Toutefois, seuls 8 des 10 candidats au cours de technicien de véhicules, dont une femme, et deux des cinq candidats au cours de technicien d'armement se présentèrent au rendez-vous.

Le cours de technicien de véhicules fut tiré presque exclusivement du Course Automotive Manual (Septième Édition), compte tenu du fait que les étudiants n'avaient besoin que d'une connaissance de base du métier 411 et d'un peu d'expérience pratique. Les étudiants devaient être en mesure à la fin du cours, c'était là l'objectif visé, de faire l'entretien et la réparation de premier échelon des véhicules de leur unité et de remplir la formule CF 1134 (rapport d'inspection).

Après une semaine de cours, il était bien évident que tous étaient manifestement désireux d'apprendre leur métier. Les instructeurs faisaient passer des tests, après chacun des OREN, et les résultats étaient toujours satisfaisants. Au niveau des travaux pratiques, les étudiants firent montre d'encore plus d'intérêt et d'aptitudes. À la neuvième et dernière semaine, il fut très encourageant de constater le succès du cours. Tous les étudiants étaient en mesure de mettre en pratique leurs nouvelles connaissances comme des professionnels; de fait, quelques-uns d'entre eux étaient supérieurs à certains militaires de niveau de solde 3.

Sgt CJ Sonier presents a LORE flag to Base Maintenance, during graduation ceremonies for Course Serial 7801. Receiving the flag is CWO WD Schussler, Production Officer

Le Sgt C.J. Sonier présente le fanion du GM Ter au représentant de la section d'entretien de la base, l'adjuc W.D. Schussler, officier de la production, au cours de la cérémonie de la remise des certificats du cours nº 7801.

Pte (W) LM Parente, the only servicewoman on the TQ1 (411) course receives her Certificate of Military Achievement and LORE Plaque from Lt GR Neil, Control Officer. Looking on is CWO WD Schussler, Production Officer

Le soldat L.M. Parente, seule femme à avoir suivi le cours de niveau QM 1 (411), reçoit son certificat de réussite et sa plaque du GM Ter des mains du lt G.R. Neil, officier du contrôle. L'adjuc W.D. Schussler, officier de la production, assiste à la scène.

The 10 students were all graduated and presented with LORE plaques and Certificates of Achievement. A course report and PO check list for each was sent to HQ Central Militia Area and individual COs were informed of their capabilities.

During the graduation ceremony, CFB London, Base Maintenance Section, was presented with its first LORE flag by the students of Course Serial 7801. This was, in itself, an historical event!

Les 10 étudiants ont réussi le cours et on leur a remis de plaques du GM Ter et des certificats de réussite. Un rapport sur le cours et la liste de contrôle des OREN de chacun des étudiants furent envoyés au QG de la milice du Centre et certains commandants furent informés des aptitudes des intéressés.

Au cours de la cérémonie de remise des certificats de réussite, les étudiants du cours nº 7801 présentèrent à la section d'entretien de la BFC London son premier fanion du GM Ter. Il s'agissait là d'un événement historique!

LORE Militia Mobilization – Functional Trade Structure

by Capt L Guilbault

This is part of a study carried out to determine the feasibility of increasing LORE Militia's capability to fulfill its role by providing trained technicians to augment the Regular Army.

To cut a long story short, the study made it quite clear that one of the most pressing problems was the Militia trade structure. The study has also shown that the Emergency Mobilization requirements are in fact almost parallel to those of the Militia. In both cases, the main factors are training time available and the amount of technical capability which can be crammed into a person in that time. The answer was found by identifying the jobs normally carried out in a LORE workshop, calling each job a trade, relating each trade to a technology, and each technology to the Regular LORE trades. What follows is the outcome and one proposal for a LORE Militia/Mobilization Functional Trade Structure.

General

The proposed LORE Militia trade structure is designed to allow the following:

a. Achievement of LORE Militia's role;

b. Training of LORE Militia technicians in the training time available;

c. Compatibility with civilian trades;

d. Compatibility with the technical functions normally carried out in field maintenance organizations; and

Structure fonctionnelle des métiers dans le GM Ter (Milice et Force de mobilisation)

par le capitaine L. Guilbault

Le présent article reprend en partie une étude menée dans le but de déterminer s'il était possible d'augmenter le réservoir de techniciens formés que la milice met à la disposition de l'armée régulière.

Pour aller droit au but, disons que cette étude a fait ressortir que l'un des problèmes les plus urgents avait trait à la structure des métiers dans la milice. Il apparaissait également que les besoins de la Force de mobilisation en cas d'urgence étaient presque identiques à ceux de la milice. Dans les deux cas, les principaux éléments du problème sont les délais impartis à la formation et le degré d'aptitude technique que peut atteindre une personne dans ces délais. On a solutionné le problème en définissant les tâches généralement accomplies dans les ateliers du GM Ter, donnant à chacune le nom d'un métier qui à son tour était rattaché à un domaine technique. Enfin, chaque domaine technique a été assimilé à un métier du GM Ter dans la Force régulière. Nous vous présentons ci-dessous les résultats de cette étude ainsi qu'un projet de structure fonctionnelle des métiers du GM Ter (milice et Force de mobilisation).

Généralités

Cette structure des métiers du GM Ter (Milice) est conçue de façon à:

a. permettre au GM Ter (Milice) de remplir le rôle qui lui est assigné;

b. rendre possible la formation des techniciens du GM Ter (Milice) dans les délais impartis;

c. permettre d'établir une équivalence entre les métiers militaires et métiers civils;

d. correspondre aux tâches techniques généralement accomplies par les services d'entretien opérationnel; et

e. Use of LORE Militia trade structure and Course Training Standards (CTS) as emergency structure and CTSs.

Characteristics

The LORE Militia trade structure has the following main characteristics:

a. With the exception of trades requiring electronic theory, a maximum of 16 training days is required to train a technician at any one level of training;

b. Trade progression is based on trade capability up to trade qualification (TQ) 4, and a combination of trade skills and leadership potential for TQ 5;

c. Rank promotion is based on leadership and trade performance; and

d. All LORE trades have been encompassed into five trade technologies as follows –

(1) Automotive Technology,

(2) Mechanical Technology,

(3) Electro-Optic Technology,

(4) Material Technology, and

(5) LORE Management Technology.

Structure

The following is a brief description of LORE Militia trade structure:

a. Engineer Technologist (E TECH) – The E TECH, a LORE technologist, is capable of supervising all trade technologies employed in a LORE field or static workshop;

b. Trade Technologist (T TECH) – The T TECH is a LORE technician capable of supervising all trades contained in his trade technology;

c. Technician (TECH) – The LORE TECH is capable of carrying out the trade functions applicable to his trade. A list of trades applicable to each trade technology is shown at the end of this article; and

d. Craftsman (Cfn) – The Cfn is capable of using the tools of his trade to assist the LORE TECH in the performance of his job.

e. permettre d'utiliser la structure des métiers et les normes de cours (NORCO) du GM Ter (Milice) comme structure en cas d'urgence et comme NORCO.

Caractéristiques

Voici quelles sont les principales caractéristiques de la structure des métiers du GM Ter (Milice):

a. il faut 16 jours au plus pour former un technicien à quelque niveau que ce soit sauf lorsqu'il s'agit de métiers exigeant un apprentissage théorique en électronique;

b. l'avancement se fonde sur les aptitudes techniques jusqu'au niveau de la QM 4 et sur une combinaison d'aptitudes techniques et de qualités de chef pour le niveau de la QM 5;

c. l'avancement en grade se fonde sur les qualités de chef du candidat et ses réalisations professionnelles; et

d. tous les métiers du GM Ter appartiennent à l'un des cinq domaines techniques suivants:

(1) techniques des véhicules,

(2) mécanique,

(3) optique et électronique,

(4) matériaux, et

(5) techniques de gestion.

Structure

Voici une brève description de la structure professionnelle du GM Ter (Milice):

a. Technicien surveillant général (E Tech) – Il s'agit d'un technicien du GM Ter apte à contrôler tous les domaines techniques qu'on retrouve dans la sphère du GM Ter ou dans les ateliers statiques;

b. Technicien surveillant (T Tech) – Il s'agit d'un technicien du GM Ter apte à contrôler tous les métiers reliés à un domaine technique en particulier;

c. Technicien (Tech) – Il s'agit d'un spécialiste du GM Ter capable de s'acquitter des fonctions reliées à son métier. Une liste des métiers rattachés à chacun des domaines techniques est présentée à la fin de cette article;

d. Ouvrier spécialisé (CFN) – Il s'agit d'un travailleur capable de se servir des outils spéciaux de son métier et d'aider le technicien à exécuter ses travaux.

Trade Qualification

The relationship between the trade structure title, the TQ level and rank is as shown in Table 1.

Table 1

	TQ	Title	Rank
a.	TQ 1	Cfn	Cfn (1)
b.	TQ 2, TQ 3,	TECH TECH	Cfn – MCpl Cfn – Sgt
c.	TQ 4	T TECH	MCpl – MWO
d.	TQ 5	E TECH	Sgt – CWO

(1) Cfn is a rank equal to Cpl in all aspects except that it denotes technical capability.

Career Pattern

The trade career pattern for LORE soldiers is depicted in Figure 1.

Qualifications de métiers (QM)

Les équivalences qui existent entre le nom d'un métier dans la structure, le niveau du QM et le grade sont indiquées au tableau 1.

Tableau 1

	QM	Nomenclature	Grade
a.	QM 1	Cfn	Cfn (1)
b.	QM 2 QM 3	Tech Tech	Cfn – Cplc Cfn – Sgt
c.	QM 4	T Tech	Cplc – Adjum
d.	QM 5	E Tech	Sgt – Adjuc

(1) Le grade de l'ouvrier spécialisé correspond à celui de cpl à tous égards sauf en ce qui a trait aux compétences techniques où il indique des aptitudes particulières.

Plan de carrière

Un exemple du plan de carrière des militaire du GM Ter est indiqué à la figure 1.

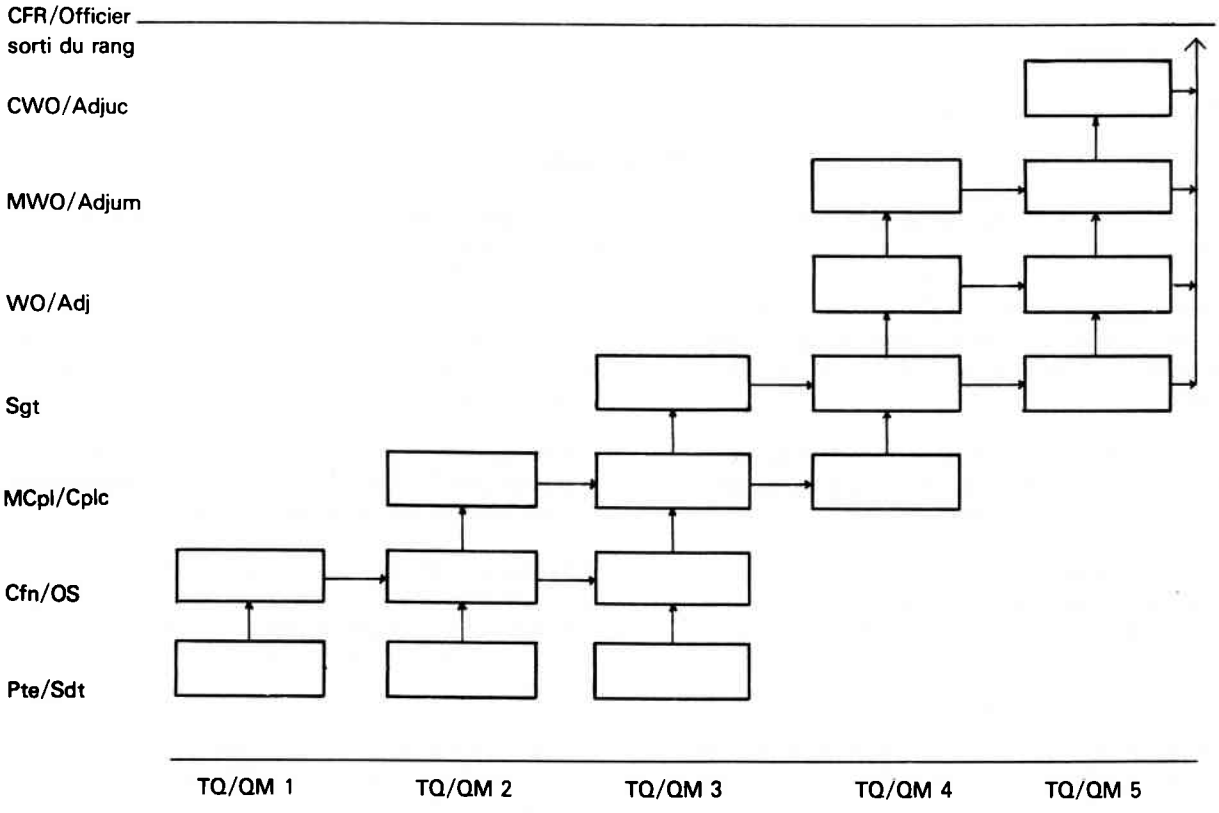


Figure 1

Rationale

Because LORE officers must be able to understand as well as lead all LORE tradesmen and workshop activities, only personnel who have reached TQ 5 (E TECH) level may be recommended for Commissioning from the Ranks (CFR).

The LORE tradesmen career pattern is based on the following:

a. A person may be highly skilled at the trade without having leadership potential. Such a person should only progress to the highest TQ which does not entail leadership requirement.

b. A person may have excellent leadership potential but limited trade skill. Such a person may progress to the highest rank at which there is not a requirement to supervise personnel of other trades or trade technologies depending on the TQ level achieved.

Principe

Étant donné que les officiers du GM Ter doivent être en mesure de cerner tous les aspects du travail en atelier et de diriger tous les spécialistes du GM Ter, seuls les militaires ayant atteint le niveau de la QM 5 (E Tech) peuvent être recommandés pour une promotion au grade d'officier (OSR).

Le plan de carrière des spécialistes du GM Ter s'inspire des principes suivants:

a. Une personne peut être hautement qualifiée dans son métier sans toutefois posséder d'aptitudes au commandement. Sa carrière progressera donc jusqu'au niveau de QM le plus élevé avant celui pour lequel des aptitudes au commandement sont exigées.

b. Une personne peut posséder d'excellentes aptitudes au commandement mais n'avoir que des compétences techniques limitées; sa carrière pourra donc progresser jusqu'au grade le plus élevé auquel il n'est pas nécessaire de surveiller du personnel d'autres métiers ou d'autres domaines techniques, en tenant compte de la QM atteinte.

Serial Numéro	Technology/Domaine technique	Trade/Métier
(a)	(b)	(c)
1	Automotive Technologist (411) (VEH TECH)	Lt VEH TECH (Gas Engine) (412) Hy VEH TECH (Diesel Engine) (413) Hy Eqpt Tech (414) Small Engine Tech (415) Recovery Tech (416)
	Technique des véhicules (411) (Tech V)	Technicien de véhicules légers (Moteurs à essence) (412) Technicien de véhicules lourds (Moteurs diésel) (413) Technicien de matériel lourd (414) Technicien de petits moteurs (415) Technicien en récupération (416)
2	Mechanical Technologist (421) (W TECH L, Machinist, ELM TECH)	Small Arms Tech (422) Gun Tech (423) Mechanical Instrument Tech (424) *Machinery Tech (425) Machinist (426)
	Mécanique (421) (Tec A (T), machiniste, électro Méc)	Technicien d'armes portatives (422) Technicien d'armes à feu (423) Technicien d'instruments mécaniques (424) *Technicien de machines (425) Machiniste (426)

* Machinery Tech would encompass all equipment (eqpt) now maintained by W TECH L plus other machinery such as mechanical workshop eqpt.

* Technicien de machinerie englobe tout l'équipement entretenu à l'heure actuelle par les techniciens d'armement (Terre), plus d'autres pièces d'équipement comme les outils mécaniques des ateliers.

Serial Numéro	Technology/Domaine technique	Trade/Métier
(a)	(b)	(c)
3	Electron-optic (431) Technologist (ELM TECH) Optique et électronique (431) Electro Méc	Electronic Tech (432) Electrical Tech (433) Optic Tech (434) Electro-optic Tech (435) Battery Tech (436) Technicien en électronique (432) Technicien en électricité (433) Technicien en optique (434) Technicien en optique électronique (435) Technicien de batteries (436)
4	Material Technologist (441) (Metal Tech, REF TECH) Matériaux (441) (Métallurgiste, et finisseur)	Welder (442) Body Repair Tech (443) Sheet Metal Tech (444) Textile and Plastics Tech (445) Painter (446) Soudeur (442) Technicien en réparation de carrosseries (443) Tôlier (444) Technicien des matières plastiques et des textiles (445) Peintre (446)
5	LORE Management Technologist (451) Techniques de gestion du GM Ter (451)	Repair Parts Scaler (452) Training Co-Ordinator (453) Production Accountant (454) Control Clerk (455) Commis-Barèmes des pièces de rechange (452) Coordonnateur de la formation (453) Comptable de production (454) Commis au contrôle (455)

Figure 2 LORE Militia – Trades and Trade Technologies
GM Ter (Milice) – Métiers et domaines techniques

MWO Francis S Wilkins Awarded CDS Commendation

Competence and decisive action has earned MWO FS Wilkins, VEH TECH 411, a commendation from Chief of the Defence Staff Admiral Robert H Falls.

The citation states that, while based at HQ CFE, MWO Wilkins' professional competence in commanding the inspection and acceptance team associated with the loan of the Leopard tank ensured timely delivery of high quality workmanship in spite of unforeseen delays and difficulties. Besides getting the job done, his attributes contributed to enhancing the image of the Canadian Forces with German and American authorities.

Previous to the Leopard assignment, MWO Wilkins successfully co-ordinated a series of contracts with the US Army, Europe, for the re-build of the M113 family of vehicles and assorted automotive assemblies.

MWO Wilkins has served with RCEME and LORE since joining the Canadian Army in 1955. Married with three children, he is now stationed at the CFSAOE, CFB Borden, Ont.

Mentions élogieuses présentées par le CED à l'adjum Francis S. Wilkins

Le Chef de l'état-major de la Défense, l'amiral Robert H. Falls, a remis une mention élogieuse à l'adjum F.S. Wilkins, tec V 411, en reconnaissance de sa compétence et de son esprit de décision.

La citation mentionne qu'au cours de son service dans les FCE, l'adjum Wilkins a fait preuve d'une grande compétence en commandant l'équipe d'inspection et d'approbation chargée du prêt d'un char Leopard. Il a assuré la livraison, dans les délais, d'un produit de haute qualité, malgré les retards et les difficultés. En plus de son travail remarquable, il a projeté une haute image des Forces canadiennes auprès des autorités allemandes et américaines.

Avant la livraison du Leopard, l'adjum avait coordonné avec succès une série de contrats passés avec l'Armée américaine en Europe pour le montage de véhicules M113 et l'assemblage de divers autres types de véhicules.

Depuis son enrôlement dans l'Armée canadienne en 1955, l'adjum Wilkins a servi dans le GEMRC et le GM Ter. Marié et père de trois enfants, il est actuellement en service à l'EGAMFC de la BFC Borden, en Ontario.

Honours and Awards

MCpl JP Primeau (VEH TECH 411), Maint Coy, 73 Cdn Svc Bn, Ismailia (formerly of CFS Goose Bay), suggested the design of a radiator guard screen for the 1/4-ton truck. The suggestion was accepted by the CF for all 1/4-ton vehicles, at an estimated annual net savings of $5,449.60. The approved modification has been published as CFTO C30-105-000/CF-012 dated Jun 76.

The Suggestion Award Committee awarded MCpl Primeau $700.00 for his achievement.

LCol RE Goulding (left), CO, 73 Cdn Svc Bn, presents the Certificate of Award and cheque to MCpl Primeau

Le lcol R.E. Goulding (à gauche), commandant du 73e Bataillon canadien des services, remet au cplc Primeau un chèque et un certificat de récompense.

Décorations et récompenses

Le cplc J.P. Primeau (Tec V 411), de la Compagnie de maintenance du 73e Bataillon canadien des services, à Ismaïlia (auparavant de la SFC Goose Bay), a proposé l'adoption d'une grille protectrice pour le radiateur des camions de 1/4 tonne. Les FC ont accepté cette idée et fait poser des grilles sur tous les véhicules de 1/4 tonne, ce qui a permis de réaliser une épargne annuelle nette de $5,449.60. Les modifications approuvées ont fait l'objet d'une ITFC portant le numéro C30-105-000/CF-102 en date du 26 juin 1976.

Le comité des primes à l'initiative a remis $700 au cplc Primeau pour le remercier de sa proposition.

The CANDEL ICCS Association

by Col MC Johnston

The year 1978 marks the fifth anniversary of the formation of the CANDEL ICCS Association, all of whose members served with the Canadian Delegation of the International Commission of Control and Supervision in Vietnam in 1973. The Canadian participation in this commission is perhaps unique in the annals of recent Canadian peacekeeping because the Canadian Delegation was despatched to Vietnam as a unit and returned to Canada as a unit. This unit solidarity is what prompted the formation of the CANDEL ICCS Association. In addition, this solidarity has been a key factor in the continuing success of the Association. However, there are three other factors which have contributed to its success.

One factor is that the membership of the Canadian Delegation comprised servicemen and civilians. It was a

L'Association de la délégation canadienne de la CICS (Commission internationale de contrôle et de surveillance)

par le col M.C. Johnston

Nous célébrons cette année le cinquième anniversaire de la fondation de l'Association de la délégation canadienne de la CICS; en 1973, tous les membres de l'Association étaient en poste au Vietnam, au sein de la Commission. La participation du Canada aux activités de cette commission est sans doute unique dans l'histoire récente des opérations du maintien de la paix menées par le Canada étant donné que la délégation canadienne a été envoyée au Vietnam comme unité et qu'elle est revenue au Canada comme unité. Cette solidarité a entraîné la formation de l'Association de la délégation canadienne de la CICS. De plus, elle a constitué un facteur clé de la réussite non démentie de l'Association. Toutefois, trois autres facteurs ont contribué aussi à son succès.

Premièrement, la délégation canadienne était composée de militaires et de civils. Il s'agissait d'une opération

joint Department of National Defence and Department of External Affairs operation. It was a success, too, because servicemen and civilians were intermingled from the start and worked as a Canadian team under the overall direction of the Head of Delegation, Ambassador Michel Gauvin, now the Canadian Consul General at Strasbourg. It was an excellent experience in military diplomacy or diplomatic soldiering depending on your point of view. The Association perpetrates this military – civilian partnership.

The second factor is that from its inception the Association has included all Canadian Delegation members, officers and other ranks, on an equal participation basis. Administration clerks, medical assistants, vehicle technicians, signallers, and field engineers were just as much in the forefront of danger as were the "Captains Canada", the teamsite officers. Chief Warrant Officer M Fisch, now with Director CANEX, is currently the Association's vice-president.

The third factor is that the composition of the Canadian Delegation included members from nearly all branches of the Canadian Forces. Thus, during the six months in Vietnam, members of the Land, Sea, and Air Elements,

commune du ministère de la Défense nationale et du ministère des Affaires extérieures. La réussite s'explique aussi du fait que les militaires et les civils se sont mêlés les uns aux autres dès le début et qu'ils ont travaillé en équipe, sous la direction du chef de la délégation, l'ambassadeur Michel Gauvin, actuellement consul général du Canada à Strasbourg. Ce fut une excellente expérience de diplomatie militaire ou d'art militaire diplomatique, selon le point de vue où l'on se place. L'Association perpétue cette union militaires-civils.

Ensuite, dès ses débuts, l'Association a accordé un statut égal à tous les membres de la délégation canadienne, qu'ils soient civils, officiers ou non-officiers. Les commis d'administration, les adjoints médicaux, les techniciens de véhicules, les sapeurs et les signaleurs étaient tout aussi exposés au danger que nos "chevaliers sans peur et sans reproches", les officiers travaillant sur place. L'adjudant-chef M. Fisch, qui appartient maintenant à la direction des économats, est l'actuel vice-président de l'Association.

Finalement, la délégation était composée de militaires provenant de presque tous les services des Forces canadiennes. Ainsi, au cours des six mois qu'ils ont passé au Vietnam, les militaires des éléments Terre, Mer et Air, qu'ils

Members of the LORE Branch with the ICCS, Vietnam, 1973 (Saigon. Celebrating the 29th Anniversary, RCEME) (Left to right): Capt DR Hamilton, Maj (now LCol) RP Britt, Col RB Screaton, Sgt (now MWO) B Vandersteen (VEH TECH 411), LCol FW Chapman, MCpl P Zwaagstra (VEH TECH 411), LCol JD McDougall, Col MC Johnston, Maj FR Bulmer, Capt GW Godson. Missing from the photo is Maj DJ Baldock.

Membres du bureau du GM Ter, CISC, Vietnam 1973, (Saigon, célébrant le 29e anniversaire du GEMRC) (De gauche à droite): capt D.R. Hamilton, maj (maintenant lcol) R.P. Britt, col R.B. Screaton, sgt (maintenant adjum) B. Vandersteen (Tec V 411), lcol F.W. Chapman, cplc P. Zwaagstra (Tec V 411), lcol J.D. McDougall, col M.C. Johnston, maj F.R. Bulmer, capt G.W. Godson. Le maj D.J. Baldock n'apparaît pas sur la photo.

operational and support, were brought together to work on such novel tasks as treaty violation investigations, prisoner of war release supervision, monitoring entrance of war materiel into the country, as well as the normal operational tasks as operations and support staff.

After five years the active membership of the Association is about 200, which is some two-thirds of the potential full membership. There is even one honorary member who is Mrs Ann Campbell, the National Art Gallery war artist who visited the Canadians in Vietnam and spent nearly two months there making sketches of every teamsite.

Although its purpose is camaraderie and mutual help, one year the Association provided a scholarship to assist a Vietnamese student at university. The Association also keeps a watchful eye on a special fund which provides for the education of the daughter of Captain Laviolette who was killed on duty with the ICCS.

Eleven of the ICCS were from the LORE branch. They performed a variety of jobs including region commanders, operational and support staff officers, teamsite officers, and vehicle technicians. An article on their activities appears in the 1975 Canadian Defence Quarterly.

The Honorary President of the Association is Lieutenant General DA McAlpine who was the Commander of the Military Component of the Canadian Delegation. There have been three presidents of the Association: the first was Major General DG Loomis, now Chief of Program; the second was Colonel MC Johnston, now the CO of 202 Workshop Depot; and the current president is Colonel RB Screaton, now on the staff of Director General Land Engineering and Maintenance (DGLEM).

The programs for the annual reunions of the Association generally follow the same format. The fifth reunion last March, however, had a few extra special events. On the Thursday evening preceding the annual meeting, Ms Jennifer McQueen, acting Secretary-general of the National Museums of Canada hosted a reception at the War Museum, and during the reception several presentations were made to the museum, including a special set of Vietnamese maps used by Lieutenant General McAlpine. On the Friday evening there was a happy hour. The annual meeting on Saturday afternoon featured, as usual, a detailed updated briefing on Vietnam.

The highlight of the reunion was the talk given by the Honourable Mitchell W Sharp, then Minister of External Affairs, at the annual dinner. Mr Sharp, who had visited the Canadian Delegation in Vietnam, included in his talk a résumé of the events leading up to, during, and to the withdrawal of Canada's participation in the ICCS. The talk was doubly interesting and valuable as it was a viewpoint by one

soient du secteur des opérations ou du soutien, ont tous été affectés à de nouvelles tâches comme les enquêtes sur les violations du traité, la surveillance de la libération des prisonniers de guerre et la surveillance de l'arrivée du matériel de guerre au Vietnam en plus de leurs tâches habituelles en tant qu'état-major des opération et de soutien.

Cinq ans après sa fondation, l'Association compte environ 200 membres actifs, soit à peu près les 2/3 du total possible. L'Association compte même un membre honoraire en la personne de Mme Ann Campbell, peintre de guerre de la Galerie nationale du Canada, qui a rendu visite aux Canadiens en poste au Vietnam et qui a passé près de deux mois dans ce pays, à faire des croquis de chaque équipe au travail.

Bien que l'Association ait pour but la camaraderie et l'entraide, elle a aussi offert une bourse d'études, une année, pour aider un étudiant universitaire vietnamien. De plus, elle gère un fonds spécial destiné à couvrir les frais de scolarité de la fille du capitaine Laviolette de la CICS, qui fut tué en devoir.

Onze des membres de la CICS appartenaient au GM Ter. Ils remplissaient un certain nombre de postes dont ceux de commandants de régions, officiers d'état-major et du soutien, officiers d'équipe sur place, et techniciens de véhicules. Un article sur leurs activités a été publié en 1975 dans l'un des numéros de la Revue canadienne de défense.

Le président honoraire de l'Association est le lieutenant-général D.A. McAlpine qui fut le commandant des militaires de la délégation canadienne. L'Association a connu trois présidents. Le premier fut le major-général D.G. Loomis maintenant chef du programme et le deuxième, le colonel M.C. Johnston l'actuel commandant du 202e Dépôt d'ateliers. Le président actuel est le colonel R.B. Screaton, qui fait partie du DGGTM.

Le programme des réunions annuelles de l'Association suit généralement le même schéma. Toutefois, la cinquième réunion, en mars dernier, s'était accompagnée de quelques événements spéciaux. Le jeudi soir, Mlle Jennifer McQueen, secrétaire générale intérimaire des Musées nationaux du Canada, a été l'hôte d'une réception au Musée de la Guerre. Au cours de cette réception, on a offert aux musées plusieurs articles, dont un jeu spécial de cartes vietnamiennes utilisé par le lieutenant-général McAlpine. Le vendredi soir, il y eut un cocktail. Au cours de la réunion annuelle, le dimanche après-midi, il y eut comme à l'habitude un exposé approfondi sur la situation au Vietnam.

Le clou de la réunion fut l'allocation prononcée au dîner annuel par l'honorable Mitchell Sharp, alors ministre des Affaires extérieures. M. Sharp, qui avait rendu visite à la délégation canadienne au Vietnam, retraça brièvement l'histoire de la participation canadienne aux activités de la CICS. Son discours était doublement intéressant et précieux parce qu'il traduisait le point de vue d'un membre du gouverne-

Presentation of Vietnamese maps to War Museum. Fifth annual reunion, CANDEL ICCS Association. (Left to right): LGen (Retd) DA McAlpine, Hon Mitchell Sharp, former Minister of External Affairs, Consul General Michel Gauvin, Miss J. McQueen, Secretary General, National Museums of Canada, Col MC Johnston, Past-president of the Association

Présentation de cartes du Vietnam au Musée de la guerre. Cinquième réunion annuelle de l'Association de la délégation canadienne de la CICS. (De gauche à droite) Le lgén (retraité) D.A. McAlpine, l'honorable Mitchell Sharp, ancien ministre des Affaires extérieures, le consul général Michel Gauvin, Mlle J. McQueen, Secrétaire général des Musées nationaux du Canada, le col M.C. Johnston, ancien président de l'Association

Annual dinner. At the head table: (Left to right): Hon Mitchell Sharp, Col Robert B Screaton, President, CANDEL ICCS Association, Consul General Michel Gauvin

Dîner annuel. À la table d'honneur, (de gauche à droite) l'honorable Mitchell Sharp, le colonel Robert B Screaton, président de l'Association de la délégation canadienne de la CICS, et le consul général Michel Gauvin

who had participated, as well as mutual reminiscences of an exciting and dangerous mission. There was much of value and reference for future missions. From the Nile Voyageurs of 1885 and Canadian contingent to South Africa in 1900 through Korea in 1951 and Lebanon in 1978, Canada has a long record as an international peacekeeper. The portent is for more? Numquam Non Paratus.

ment qui s'était rendu sur place et parce qu'il rappelait, tant d'un côté comme de l'autre, le caractère excitant et dangereux de la mission. Les futures missions pourront beaucoup tirer parti de cet exposé. Ce n'est pas d'aujourd'hui que le Canada contribue au maintien de la paix, si l'on songe aux Voyageurs du Nil, en 1885, au contingent canadien en Afrique du Sud, en 1900, à la Corée en 1951 et au Liban, en 1978. Est-ce le présage de beaucoup d'autres missions? Numquam Non Paratus.

The Joys of a Maintenance Officer in Combat Arms

by Capt S Sirois

Just as I do every Monday morning, I drove to work in my spick-and-span Peugeot 504. This particular morning, however, I was driving along an Autobahn that started at Biberach, went through Seelbach, and ended at my parking place marked "Maint 0 1 R22eR". The trip from Seelbach to the Base was only five or six minutes. When I entered the garage – I mean the place we use as a repair clinic – I saw all the technicians resplendent in their long, spotlessly white coats, they were lined up in ranks answering the roll call. Everything seemed to be going as it should in any well-trained and well-disciplined group, and the day bid fair to break all production records. I proceeded to my almost pretentiously ornate office where my secretary, whose attractive curves obliged me to keep my hands in my pockets when she came within arm's length of my chair, gave me some reports and documents to read and sign. The day passed in such harmony that it approached the bliss of paradise. The technicians, accompanied by the melodious clank of their tools, hummed tunes by Mozart.

At 1430 hrs, the Officer Commanding, Headquarters Company, telephoned to tell me that, because of operational requirements, the virtuoso craftsmen of maintenance would be excused from all physical training and parades for the week. The battalion had finally come to understand the role of the maintenance platoon in a mechanized infantry battalion. I then left my office and, to the tune of an opera aria, relayed this excellent news to the entire platoon. With one accord, a shout of appreciation arose in a jazz rhythm, reinforced by an ample accompaniment of tools. With this increased energy and new rhythm, we exceeded all our hopes for production and set a new record, and the entire brigade applauded our achievement. Preparations were being made to award the laurels to my craftsmen when I almost fell from my bed. My wife, rousing me with a touch (so she claims) because I was already late, nearly smashed my head against the night table.

Les jubilations d'un officier d'entretien dans les armes de combat

par le capt S. Sirois

Comme à tous les lundis matin, je me rendais au travail au volant de ma Peugeot 504 toute reluisante de propreté. Mais ce matin-là, je roulais sur une "Autobahn" qui partait de Biberach en passant par Seelbach, et qui aboutissait finalement à ma place de stationnement marquée "OFENT 1 R22eR". Le déplacement de Seelbach à la base n'avait duré que 5 à 6 minutes. En entrant dans le garage, . . . que dis-je, dans ce palais qui nous servait de clinique de réparation, j'aperçus tous les techniciens vêtus d'une longue veste d'un blanc immaculé. Ils étaient en rangs et répondaient au contrôle des présences. Tout semblait se dérouler selon les normes d'un groupe bien entrainé et bien discipliné. La journée s'annonçait propice à battre tous les records de productivité. Je pénétrai alors dans mon bureau au faste presque prétentieux. Ma secrétaire, dont les rondeur attirantes m'obligeaient à garder les mains dans mes poches lorsqu'elle se tenait à moins d'une longueur de bras de ma chaise, me remit quelques rapports et documents que je devais lire et signer. Tout le reste de la journée se passa dans une harmonie qui frôlait l'allégresse paradisiaque. Les techniciens accompagnés par le cliquetis mélodieux de leurs outils, fredonnaient des airs de Mozart.

Vers 14h30, le commandant de la compagnie Hors-Cadre me téléphona pour m'informer qu'à cause des exigences opérationnelles, les artisans virtuoses de l'entretien étaient excusés de tout entraînement physique et de tout rassemblement pour la semaine. Enfin le bataillon avait compris le rôle du peloton d'entretien au sein d'un bataillon d'infanterie mécanisée. Je sortis alors de mon bureau et, sur un air d'opéra, je chantais l'excellente nouvelle à l'ensemble du peloton. Dans un geste unanime, une clameur d'appréciation s'éleva sur un air de jazz réhaussé par l'accompagnement adéquat des outils. Avec ce regain de vigueur et nouveau rythme, nous avons dépassé tous les espoirs de rendement. C'était un record mondial de production et toute la brigade applaudissait notre exploit. Une distribution de lauriers se préparait pour mes artisans quand je tombai presqu'en bas du lit. Mon épouse, en me touchant (à ce qu'elle dit), faillit me fracasser le crâne contre la table de chevet sous prétexte que j'étais déjà en retard.

Without even realizing that I was emerging from a magnificent but foolish dream, I shaved, dressed, drank my juice, and left in great haste in my very dusty Peugeot 504. During the trip from Seelbach to the base, I got stuck behind tractors three times and just missed running down three German pedestrians who seemed to think that the road belonged to them. This is to say nothing of the five red lights that I encountered because of the slow traffic. In spite of all these problems, I arrived at Garage HM-20 only five minutes late, vowing once again that in the future I would leave home 15 minutes earlier. Upon entering the garage, which was also very dusty, I saw the technicians lined up in somewhat untidy ranks as they finished answering roll call. I noticed the oil stains on their overalls. "After all", I said to myself, "that is to be expected. Their trade does not allow them to be Mister Clean ... and, besides, they are efficient." When I entered my office, the clerk was already at his typewriter. His curves were nothing like those of a sexy secretary. As soon as I sat down at my work table, I felt as if I was in a cell, so I left my office to discuss production problems with the section supervisors and the master warrant officer. I was rewarded with the same old chorus of complaints that I had heard so many times before: the infantry was using its equipment to excess; production time was so limited that there was a constant state of panic; user maintenance was not being done .... I returned to my office convinced that I had to do something. It was then that I remembered my dream and thought that it might have been a premonition. I dashed to the telephone and asked the Officer Commanding, Headquarters Company, if he could spare a few minutes to discuss some serious problems. During the trip from HM-20 to PC-3 I went over all my arguments and told myself that it would be a good idea to tape my little speech. Then, once a week, I would only have to send my clerk over with the tape and would thus save a great deal of time. Sitting in my boss's office, I again explained to him that the maintenance platoon could not undergo such a demanding training program as the battalion's and that its first priority was to ensure that all equipment was in excellent condition. He in turn explained to me again that the members of an infantry battalion had to be in excellent physical condition and that drill should be a normal part of a soldier's life. I left his office convinced that his philosophy would never be reconciled with my practicality.

The remainder of the day went as expected: a few tongue-lashings, a fine performance by the technicians, several complaints, and a one-and-a-half mile run in which very few of the men showed any real interest.

When I returned home, I embraced my wife and said, "Thank you". She asked why, and I did not answer. She wouldn't understand at all. I was thanking her for waking me that morning from a dream that had given me hopes that were not in keeping with the reality of service life.

Sans même réaliser que je sortais d'un rêve magnifique mais stupide, je me rasai, m'habillai, bus un jus et partis en toute vitesse dans ma Peugeot 504 toute poussiéreuse. Durant le trajet de Seelbach à la base, j'ai dû suivre trois fois des tracteurs et j'ai failli écraser trois piétons allemands qui s'imaginaient surement que la route leur appartenait; ceci sans compter les cinq feux rouges qui m'ont tombé sous le nez à cause de la lenteur de la circulation. Malgré tous ces combats, je n'arrivai au garage HM-20 que cinq minutes en retard, me jurant à nouveau qu'à l'avenir je partirais de chez moi quinze minutes plus tôt. En entrant dans le garage également tout poussiéreux, j'aperçus le groupe de techniciens en rangs quelque peu inégaux qui terminaient de répondre à l'appel des noms. Les taches d'huile sur leur couvre-tout attirèrent mon attention. "Après tout, me dis-je, c'est normal. Le métier qu'ils font ne leur permet pas d'être des ... Monsieur Net ... et de plus ils sont efficaces". Rendu au bureau, le commis était déjà installé à sa machine à écrire. Les rondeurs qu'il présentait n'avaient rien de celles d'une secrétaire "sexy". Après m'être assis derrière ma table de travail, j'eus tout de suite l'impression que j'étais dans une cellule. Je sortis donc de mon bureau et allai discuter avec les surveillants de section et l'adjudant-maître des problèmes de production. J'en fus quitte pour un flot univoques de problèmes qui m'avaient déjà été rapportées à maintes reprises: les fantassins utilisaient leur équipement avec exagération, le temps disponible à la production était si limité qu'on était dans une situation constante de panique, l'entretien de l'opérateur n'était pas fait, ... Je revins donc dans mon bureau convaincu que je devais agir. C'est à ce moment que je me rappelais mon rêve et pensai que c'était peut-être une prémonition. Je sautai sur le téléphone et demandai au commandant de la compagnie Hors-Cadre s'il disposait de quelques minutes pour discuter de problèmes sérieux. Pendant mon déplacement du HM-20 au PC-3, je remâchais tous mes arguments, et je me disais que j'aurais avantage à enregistrer mon discours sur cassette. De cette façon, une fois par semaine, je n'aurais qu'à lui envoyer ma cassette et je sauverais ainsi beaucoup de temps. Assis dans le bureau du patron, je lui expliquai à nouveau que le peloton d'entretien ne pouvait suivre un programme d'entraînement aussi chargé que celui du bataillon, et que sa priorité numéro 1 était d'assurer l'excellente condition de tout l'équipement. Encore une fois, il m'expliqua, à son tour, l'exigence pour les bataillons d'infanterie d'avoir un personnel en excellente condition physique et que l'exercice militaire devait faire partie de la vie normale d'un soldat. Je sortis du bureau convaincu que sa philosophie ne rejoindrait jamais mon sens pratique.

Le reste de la journée se déroula selon la routine prévue: quelques engueulades, un bon rendement des techniciens, plusieurs plaintes et une course de 1 1/2 mille où très peu de gars mettaient vraiment de l'intérêt.

De retour chez moi, j'embrassai mon épouse et lui dis: "Merci". Elle me demanda: "Pourquoi?" et je ne répondis pas. Elle n'y comprendrait rien. Mais j'appréciais qu'elle m'ait sorti, le matin même, d'un rêve qui m'avait suggéré des aspirations non conformes à la réalité de la vie militaire.

The 2-1/2 Ton Refurbishment Projects of Base Maintenance CFB London Sometimes Known As 202 Base Workshop (West)

LT GR Neil

You may be wondering what happens to that 2-1/2-tonner you turned in to Supply. Well, if it came from Ontario it reached us here in London, and this is our story.

Base Maintenance Section of CFB London supports 1 RCR and provides first and second line support to CFB London, four recruiting centres, 11 London and Windsor Militia District units, and 48 area land, air, and sea cadet units.

To fulfil our role we have an establishment of 28 military and 29 civilian personnel.

Base Maintenance, London, has also been tasked by NDHQ on several occasions with special projects. One of our earliest commitments was twenty-one 2-1/2-ton cab and chassis units which our shop took from long term preservation and made serviceable between Oct 75 and Aug 76. This was part of their conversion into Communication Centre Nodes. Also during the period of 1976-77 we refurbished two hundred and one 3/4 -ton trailers. These had been declared surplus by the US Army and were subsequently bought by the CF. At the same time we were busy manufacturing a spare tire modification kit for one thousand 3/4 -ton trailers. These trailers were to be used with the new 1-1/4 -ton vehicles. Moreover, from Jul 76 to Oct 77 we preserved over 400 various 1-1/4 -ton major assemblies including engines, rear axles, and transmissions. Since all this was in addition to our normal taskings, it can be seen that we were not idle.

But the mainstay of our special projects has been the 2-1/2-ton refurbishments. These projects are aimed at extending the life of our ageing 2-1/2-ton fleet and were initiated to help offset the high rate of condemnation of these vehicles.

Each project involves 65 vehicles. Project No. 1 began in Jun 76 and by 28 Feb 78, 99 vehicles were completed. On that date the first project had been finished plus 34 vehicles of Project No. 2; the remaining 31 are scheduled for completion by Jul 78. Project No. 3 will begin in Aug 78.

Le projet de remise en état des véhicules de 2-1/2 tonnes de la section d'entretien de la BFC London connue aussi sous le nom du 202e Atelier de la base (Ouest)

par le lt G.R. Neil

Vous vous demandez peut-être ce qu'il est advenu du véhicule de 2-1/2 tonnes que vous avez confié à la section d'approvisionnement. S'il s'agissait d'un véhicule de l'Ontario, il nous est parvenu ici, à la BFC London.

La section d'entretien de la BFC London s'occupe du 1 RCR et assure les services de soutien de premier et de deuxième échelons à la BFC London, à quatre centres de recrutement, à 11 unités de la Milice de la région de London et Windsor, ainsi qu'à 48 unités du Corps des cadets de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation.

Pour remplir son rôle, notre section dispose de 28 militaires et de 29 employés civils.

Le QGDN nous a également confié des programmes spéciaux à quelques reprises. Un des premiers programmes que nous avons réalisé entre le mois d'octobre 1975 et le mois d'août 1976 a été la remise en état de 21 unités de cabine avant et arrière sur des camions de 2-1/2 tonnes. Cette révision s'inscrivait dans le cadre du changement de ces véhicules en unités mobiles de centre de communications. En 1976/1977, nous avons également procédé à la remise en état de 201 remorques de 3/4 de tonne que les FC ont achetées des forces militaires américaines. À cette même époque, nous étions en train de fabriquer une nouvelle trousse (pneu de rechange) pour 1 000 remorques de 3/4 de tonne que l'on prévoyait alors utiliser avec les nouveaux véhicules de 1-1/4 tonne. De juillet 1976 à octobre 1977, nous avons réussi à préserver au-delà de 400 pièces principales des véhicules de 1-1/4 tonne, notamment les moteurs, les essieux arrières et les boîtes de vitesse. Étant donné que tous ces projets venaient s'ajouter à nos tâches normales, il va sans dire que nous ne sommes pas demeurés inactifs.

Toutefois, la pièce de résistance des programmes spéciaux qui nous ont été confiés jusqu'à maintenant a été la remise en état des véhicules de 2-1/2 tonnes. Ces programmes ont été conçus pour prolonger la durée utile de ces vieux véhicules et pour tenter de réduire le fort pourcentage de mises au rancart.

Chaque programme touche 65 véhicules. Le programme nº 1 a été amorcé en juin 1976 et, au 28 février 1978, 99 véhicules avaient été remis en état. Le quota du premier projet était donc atteint et on avait réussi en outre à remettre en état 34 autres véhicules du programme nº 2. On prévoit terminer les travaux de révision des 31 autres véhicules avant juillet 1978. Le programme nº 3 prendra son élan en août.

The "hands on" work has been carried out by eight trades helpers hired specifically for these projects. They consist of one general duty helper for the carpenter, one painter, two body workers, and four mechanics. Textile work has been performed by the non-technical workshop of Base Supply. Base Supply is co-located with Base Maintenance, a factor of considerable assistance to us.

Le travail manuel a été effectué par huit manoeuvres auxiliaires spécialement engagés pour ces projets. Parmi eux, nous comptons une manoeuvre de formation générale assigné au menuisier, un peintre, deux tôliers et quatre mécaniciens. Les travaux de textile ont été effectués par l'atelier des services non techniques de la section d'approvisionnement de la base. Le fait que nous partagions les locaux avec cette section a considérablement facilité notre tâche.

Body Repair. MCpl Stan Goodbrand, MTLS TECH 561
Le cplc Stan Goodbrand, Métal 561, de l'atelier de tôlerie.

Due to a shortage of certain parts it has been necessary to undertake the refurbishment of some minor components. For example, our miscellaneous section now overhauls vehicle components such as air packs, water pumps, master cylinders, and carburetors.

La pénurie de certaines pièces a rendu nécessaire la remise en état de quelques pièces composantes secondaires. Par exemple, l'une de nos sections s'occupe maintenant de réviser des pièces de véhicule comme les blocs pneumatiques, les pompes à eau, les maîtres-cylindres et les carburateurs.

The sequence of events in the actual refurbishment program is generally as follows. NDHQ arranges for vehicles to be shipped to Base Supply, from where they are passed on to us. The first step is a complete inspection of each and a decision as to whether repair is economical. This is the critical stage and we rely firstly on the expertise of Mr. B Rodgers who is responsible for in/out inspection and quality control. If a vehicle is in doubtful condition the decision to proceed or otherwise is made by CWO WD Schussler, Production Officer, after consulting with Mr. Rodgers and the vehicle and body section heads. It should be mentioned here that Project No. 1 had no vehicles Provisional condemnation certificate (PCC) and the second project only four to date. These were in very bad condition, including rusted frame members, and would have required extensive mechanical and body work.

En règle générale, le programme de remise en état des véhicules comprend les étapes suivantes. Le QGDN s'occupe d'envoyer les véhicules à la section d'approvisionnement de la base, qui se charge ensuite de nous les faire parvenir. Nous procédons en premier lieu à une vérification intégrale de chaque véhicule pour déterminer s'il est rentable ou non de les remettre en état. Il s'agit de la plus importante étape du programme et c'est pourquoi nous nous en remettons tout d'abord aux précieux conseils de M. B. Rodgers à qui il incombe d'assurer la vérification et le contrôle de la qualité de tous les véhicules qui entrent et sortent de notre section. C'est à l'adjuc W.D. Schussler, officier de production, qu'il appartient de prendre la décision finale, après consultation avec M. Rodgers et les chefs de section concernés, à savoir s'il faut procéder ou non à la remise en état des véhicules les plus mal en point. Il convient de souligner qu'aucun véhicule du programme nº 1 n'a été réformé et que seulement quatre des véhicules du deuxième programme l'ont été jusqu'à maintenant. Ces véhicules étaient en très mauvaise condition, même les châssis se trouvaient rouillés, ce qui entraînerait de considérables travaux de mécanique et de tôlerie.

Mr Bruce Rodgers (right), Quality Control, with Mr Ed Beeson

M. Bruce Rodgers (à droite), contrôle de la qualité, avec M. Ed Beeson

Next comes a mechanical overhaul. This is done under the supervision of the Vehicle Section Warrant Officer, with the assistance of MCpl Kenneally as team coordinator and parts chaser.

The metals section has normally operated with two 1-man teams which overhaul vehicle bodies and superstructures as required. Sometimes it is necessary to fabricate from scratch an entire body component, eg, windshield frames.

In addition, our 1-man "carpenter section" dismantles all the rack assemblies and, with new and salvaged materials, rebuilds them.

After the vehicles have been through the body shop and the vehicle section, they go into the paint shop for any final sanding or grinding required and, of course, painting. Since most vehicles end up at field units, we give them a camouflage pattern paint job at this time.

Viennent ensuite les travaux de réfection mécanique effectués sous la surveillance de l'adj responsable de la section des véhicules, lequel est secondé par le cplc Kenneally, coordonnateur de l'équipe et ciseleur de pièces.

La section des métaux est composée de deux hommes faisant équipe à part et dont la tâche est de réviser au besoin la caisse des véhicules. Il arrive à l'occasion qu'ils doivent fabriquer en entier une pièce de véhicule; par exemple, la charpente d'un pare-brise.

De plus, le seul employé de l'atelier de menuiserie doit désassembler toutes les pièces de la crémaillère en prenant soin de les monter à nouveau en se servant de nouvelles pièces ou de matériel récupéré.

Après leur séjour dans l'atelier de tôlerie et la section des véhicules, les camions sont ensuite envoyés à l'atelier de peinture pour recevoir, au besoin, les dernières retouches de sablage et de polissage, avant d'être peinturés. Puisque la plupart des véhicules sont destinés aux unités en campagne, ils ont droit aux motifs de camouflage.

Paint preparation. Mr George Kellett

Préparation de la peinture. M. George Kellett

At this point our inspector again examines the vehicle to ensure that nothing has been overlooked. In short, the craftsmen of Base Maintenance, CFB London, are creating the proverbial "silk purse" many times over.

To facilitate all this additional workload, NDHQ has approved the acquisition of several new pieces of equipment for the shop. These include a portable sand blaster for cleaning rusted body areas which has been especially helpful for the numerous inaccessible corners; a heavy duty tire mounter/demounter which has saved a lot of slugging by the workers and contracting out; and a hydrovac tester enabling us to check the air pack on the braking systems before installation.

L'inspecteur réexamine ensuite les véhicules pour s'assurer qu'aucune étape n'a été négligée. À vrai dire, les habiles employés de la section d'entretien de la BFC London accomplissent des miracles.

Pour faciliter l'accomplissement d'un volume de travail aussi considérable, le QGDN a approuvé l'acquisition de plusieurs nouvelles pièces d'équipement pour l'atelier. Il s'agit d'une sableuse portative dont on se sert pour dérouiller les pièces; cet appareil s'est avéré particulièrement utile pour nettoyer les nombreux coins inaccessibles. Nous avons également eu droit à un démonte-pneu de grande puissance, qui a épargné beaucoup de peine aux travailleurs et nous a permis de ne plus avoir recours aux services d'organismes extérieurs, et à un détecteur hydraulique à dépression, qui nous permet de vérifier les blocs pneumatiques du système de freinage avant son installation.

Sandblasting. Mr Brad Trudgeon
Le sablage des véhicules. M. Brad Trudgeon

Now, for you people with calculators, a few figures. At present, the average vehicle takes 224 hours to complete-112 hours in vehicle section, 51 hours in metals section, 29 hours in the paint shop and carpentry, seven hours in textile, 18 hours for inspection, and seven hours for modification. This work requires about $1,000 for materials and spare parts. Theoretically, we can process one vehicle through the shop in less than one week. Actually, because of waiting times at each shop, lack of space or parts, it takes much longer.

Our main problems are the non-availability of vehicles in a smooth flow to the shop, possibly because units are reluctant to release them, and a shortage of suitable spare parts. Some materials are difficult to locate, eg, especially

Pour ceux d'entre vous qui possédez des calculatrices, voici maintenant quelques statistiques. À l'heure actuelle, il faut consacrer au total 224 heures de travail à la remise en état d'un seul véhicule, soit 112 heures dans la section des véhicules, 51 heures dans la section des métaux, 29 heures dans les ateliers de peinture et de menuiserie, 7 heures dans l'atelier de rembourrage 18 heures pour l'inspection et 7 heures aux travaux de modification. Le matériel et les pièces de rechange coûtent environ $1 000. Théoriquement, la remise en état d'un véhicule peut se faire en moins d'une semaine, mais étant donné les périodes d'attente dans chaque atelier, le manque d'espace et (ou) la pénurie de pièces, le processus prend beaucoup plus temps.

Parmi les problèmes qui nous devons le plus souvent envisager, mentionnons entre autres la pénurie de pièces de rechange et le fait que les véhicules ne nous parviennent pas à intervalles réguliers. Certains éléments sont difficiles à

finding a supplier for good hardwood in the correct dimensions for the racks and seats.

The success of all programs, particularly the 2-1/2-ton refurbishment, has been due to the efforts of many personnel involved; however, five have made outstanding contributions. These are:

a. CWO WD Schussler, Production Officer;

b. WO now (MWO) Ron Hockin and his successor; WO "Butch" Bouchard, the two vehicle section supervisors;

c. Mr. Bruce Rodgers, Quality Control; and

d. Mr. P Nobes de Burgh, Control Officer

This excellent team ensured efficient, economical production combined with a high standard of workmanship.

trouver, et le principal problème consiste à trouver un fournisseur qui puisse nous fournir du bois dur taillé aux dimensions nécessaires pour les consoles et les sièges.

Le succès de tous les programmes de révision, notamment le programme de remise en état des véhicules de 2-1/2 tonnes, est dû aux efforts d'un grand nombre de personnes. Toutefois, les cinq personnes suivantes méritent que l'on souligne leur travail exceptionnel:

a. l'adjuc W.D. Schussler, officier de production;

b. l'adjum Ron Hockin et son successeur, ainsi que l'adj "Butch" Bouchard, les deux surveillants de la section des véhicules;

c. M. Bruce Rodgers, contrôle de la qualité; et

d. M. P. Nobes de Burgh, agent de contrôle.

Outre une production rentable, cette excellente équipe a su assurer un travail de spécialistes qui soit digne de mention.

LOMMIS Mk II Development

by Major AR Gillis
Directorate Land Engineering Support

Introduction

The Land Ordnance Maintenance Management Information System (LOMMIS) was developed during the period 1969-1971 and was based heavily on the 2149 system which had been in effect since 1957. The control and accounting procedures, associated with LOMMIS, have proved adequate for internal workshop use but the data gathering and processing aspects have been inadequate. Some of these problems have been recognized during the past four years which have seen the gradual introduction of an interim LOMMIS, including a revised input form (CF 1020). It is now important that the "patching" be stopped and a new system, LOMMIS Mk II be introduced.

LOMMIS Mk II data acquisition is planned to start on 1 Jan 79. All land maintenance units should have been briefed on the new procedures, received advance copies of CFTO C-04-025-001/AG-000, and been issued new work or-

Mise au point de la gestion intégrée – Entretien du matériel (Terre)

par le major A.R. Gillis
Direction du génie terrestre (Soutien)

Introduction

La gestion intégrée de l'entretien du matériel (Terre) (GIEMT) a été mise au point de 1969 à 1971 et se fondait surtout sur le "système 2149", qui était employé depuis 1957. Les méthodes de contrôle et de comptabilité de la GIEMT se sont révélées parfaites pour l'usage interne des ateliers; par contre les méthodes de collecte et de traitement des données se sont avérées inadéquates. On a mis le doigt sur certains de ces problèmes au cours des quatre dernières années, qui ont été témoins de l'introduction graduelle d'une GIEMT provisoire, y compris une nouvelle formule d'inscription des données (CF 1020). Il faut maintenant mettre un terme à cette situation provisoire et adopter un nouveau système, la GIEMT Mk II.

On prévoit que l'acquisition des données dans le cadre de la GIEMT Mk II commencera le 1er janvier 1979. Toutes les unités d'entretien du matériel terrestre devraient avoir été renseignées sur les nouvelles méthodes en plus d'avoir

ders by the time this issue of the LORE Technical Bulletin is read.

LOMMIS – A Partial Success

It is acknowledged that reporting units may feel that they are merely feeding the computer with little note being taken of their problems. Units see little direct reward for their efforts and wonder what use is made of the data. However, the situation is much better when examined dispassionately from the NDHQ perspective and there has been some effort to improve direct support to reporting units. It is amazing how the attitudes of officers and NCOs change towards LOMMIS when they come from the field and use LOMMIS information for their NDHQ tasks.

The following examples are presented to show that it isn't really only a one-way street. The new Modification State (MS) 2 output report gives outstanding modifications by unit identification code (UIC) and must be of assistance to field units. The Registered Equipment (RE) 7 which gives equipment usage and cost data is a popular report. The RE 16 provides invaluable data to commands and units for the management of vehicles, particularly high density, low cost fleets. Similarly, some of the Workshop Activity (WA) reports can be used in certain circumstances to plan future maintenance loads based on historical records. WA 6 is particularly useful since it ties maintenance support to requesting units.

Unfortunately, due to the constraints of the present highly centralized automatic data processing (ADP) facilities within DND, the limited nature of the LOMMIS file designs, and delays in data acquisition, it is not possible to provide workshops with the necessary timely information for daily decision making. This may be rectified in the early 1980s by the introduction of decentralized ADP facilities (mini-computers for bases and micro-computers for first line units). The current trial of the Base Static Automated Maintenance Management System (BSAMMS) at Petawawa and a future trial of a first line maintenance package could indicate the final resolution of the problem of providing timely information to field units.

A cursory review of LOMMIS response to various departments at NDHQ in the past year reveals no lack of users. The WA 2 report is critical to Director Land Engineering Support (DLES) 2-2 in preparation for OSMETs. Director Costing Services (D Cost S) depends on the RE 14 for its cost factors in estimating future Land maintenance

reçu des exemplaires anticipés de l'ITFC C-04-025-001/AG-000 et de bordereaux de commande de travaux avant que ne leur parvienne ce numéro du Bulletin technique du GM Ter.

La GIEMT – Un succès mitigé

Nous savons que les unités peuvent être portées à penser qu'elles ne font qu'alimenter l'ordinateur et que l'on se préoccupe peu de leurs problèmes. Elles ne voient que peu de retombées directes de leurs efforts et se demandent ce qu'on fait des données. Toutefois, la situation apparaît sous un jour nettement plus favorable lorsqu'on la replace froidement dans la perspective du QGDN; de plus, on a déployé des efforts pour améliorer le soutien direct aux unités. Il est surprenant de constater combien l'attitude des officiers et des sous-officiers change vis-à-vis le GIEMT lorsqu'ils quittent leurs unités pour venir travailler au QGDN et qu'ils utilisent les renseignements du système.

Les exemples suivants indiquent qu'il ne s'agit pas d'un échange à sens unique. Le nouveau rapport de sortie sur la "situation des modifications" (MS) 2 donne les modifications par code d'identification d'unité (CIU) qui restent à faire et doit certainement aider les unités régionales. Le rapport sur "l'équipement immatriculé" (RE) 7 qui indique l'emploi de l'équipement et les coûts d'utilisation est fort populaire. Le RE 16 fournit des données d'une valeur inestimable aux commandements et aux unités pour la gestion des véhicules, notamment les grands parcs de véhicules à frais d'exploitation peu élevés. De même, certains rapports sur les "activités des ateliers" (WA) peuvent être utilisés dans certaines circonstances pour planifier le roulement des véhicules à entretenir d'après les dossiers antécédents. Le WA 6 est particulièrement utile puisqu'il associe le soutien en matière de maintenance avec les unités qui en font la demande.

Malheureusement, en raison des inconvénients posés à l'heure actuelle par la grande centralisation des ordinateurs au MDN, le petit nombre de dossiers de la GIEMT, et les délais au niveau de l'acquisition des données, il est impossible de fournir en temps opportun aux ateliers les renseignements nécessaires pour leur permettre de prendre des décisions sur le travail quotidien. Cette situation pourra être corrigés au début des années 1980 par la décentralisation des ordinateurs (les mini-ordinateurs pour les bases et les micro-ordinateurs pour les unités chargés de l'entretien au premier échelon). Le système de gestion intégrée de la base (entretien) (GIBE), actuellement à l'essai à Petawawa, et des services globaux d'entretien au premier échelon, qui fera l'objet de futurs essais, pourraient indiquer la voie à suivre pour régler de façon définitive le problème qui consiste à fournir à temps les renseignements nécessaires aux unités régionales.

Une étude rapide des relations entre la GIEMT et les divers services du QGDN au cours de l'année dernière ne révèle aucune pénurie d'utilisateurs. Le rapport WA 2 est d'une importance capitale pour le Directeur – Génie terrestre (Soutien) (DSGT) 2-2 lorsqu'il prépare ses EELM. Le Directeur – Services d'établissement des coûts (DSEC) a be-

costs. (LOMMIS is the only Maintenance Management Information System (MMIS) capable of providing this service.) Repair parts data for the 1 1/4-ton and other LOMMIS reliability data are being used by Bell Northern Research (BNR) to evaluate the BNR/DND LCC Model on behalf of Director Engineering and Maintenance Planning and Standardization (DEMPS). Director Support Vehicles Engineering and Maintenance (DSVEM) 4-3 is using Total Cost Bid Special Study data to monitor maintenance costs on tractors against what is effectively a guaranteed life cycle cost. DSVEM 2-2 has used 1/4, 2 1/2, and 5 ton data to forecast engine and transmission replacements. Director Combat Mobility Engineering and Maintenance (DCMEM) 2 has assessed the extended life decision for armoured personnel carriers (APCs), based on a special RE 17 report. Directorate of Logistic Analysis (D Log A) is a frequent LOMMIS customer, requiring historical data to conduct work forecasting, reliability and scaling studies. D Log A has also used LOMMIS data in support of the BSAMM trail at Petawawa. Outside of NDHQ, CFE regularly uses the RE 12 for rebuild selection, Director Construction Engineering Design and Engineering (DCEDE) has used the WA 6 to aid in determining maintenance facility needs for CFB Calgary, and the WA 9 provides CFB London with data on the 2 1/2-ton refurbishment program.

soin du RE 14 pour calculer ses facteurs coûts lorsqu'il évalue le coût futur de l'entretien du matériel terrestre. (La GIEMT est le seul système de gestion intégrée d'entretien du matériel (SGIEM) qui soit en mesure de fournir ce service.) Les données sur les pièces de rechange des camions de 1 1/4 de tonnes et d'autres données sur la fiabilité de l'équipement figurant dans la GIEMT sont utilisées par la Bell Northern Research (BNR) afin d'évaluer, au nom du Directeur – Génie et maintenance (Planification et normalisation) (DPNGM), le modèle du coût – régie du matériel BNR/MDN. Le Directeur – Génie et maintenance (Véhicules de soutien) (DVSGM) 3-4 utilise les données de l'étude spéciale du coût total des offres faites par les compagnies afin de vérifier si les frais d'entretien des tracteurs correspondent bien au coût réel garanti de régie du matériel. Le DVSGM 2-2 a utilisé les données sur les camions de 1/4 de tonne, de 2 1/2 tonnes et de 5 tonnes afin de prévoir le remplacement de moteurs et de transmissions. Le Directeur – Génie et maintenance (Mobilité tactique) (DMTGM) 2 s'est appuyé sur un rapport spécial RE 17 pour prolonger la durée d'utilisation des véhicules blindés de transport de troupes. La Direction de l'analyse logistique (DAL) est un client régulier de la GIEMT; elle s'appuie sur les données antécédentes pour faire des projections sur le travail, la fiabilité de l'équipement et des études sur les barèmes de distribution. La DAL a aussi utilisé les données de la GIEMT pour appuyer la mise à l'essai de GIBE à Petawawa. Ajoutons quelques exemples sur des organismes à l'extérieur du QGDN: les FCE utilisent régulièrement le RE 12 afin de choisir les véhicules qui seront remontés, le Directeur – Génie construction (Bureau d'études) (DBEGC) a utilisé le WA 6 pour l'aider à déterminer les besoins d'installations d'entretien de la BFC Calgary et le WA 9 fournit à la BFC London les données sur le programme de remise en état des camions de 2 1/2 tonnes.

LOMMIS Mk II

The above recitation is meant to show that all has not been a wasted effort. However, it is known that LOMMIS data is grossly inadequate for any sort of detailed engineering/reliability study or for any analysis of downtime. Generally, LOMMIS data gives a good management overview but suffers at the detail level. LOMMIS Mk II seeks to cover this gap while limiting field reporting load to a minimum by using different levels of detail (reporting categories), by sampling, and by downgrading reporting categories, when there is sufficient data.

Major changes incorporated into LOMMIS Mk II include the following:

a. There are two separate work orders; a discrete work order for second line repairs, and a quarterly work order for first line. These work orders are considered

GIEMT Mk II

Les exemples que vous venez de voir visent à démontrer que les efforts n'ont pas été déployés en vain. Toutefois, il est bien connu que les données de la GIEMT ne conviennent vraiment pas dans le cas d'une étude technique minutieuse ou d'une étude sur la fiabilité ou de toute analyse sur la période de non-disponibilité. En règle générale, les données de la GIEMT offrent une bonne vue d'ensemble sur la gestion, mais ne vont pas assez dans le détail. La GIEMT Mk II vise à pallier cette lacune de la façon suivante: elle restreint au minimum le nombre de rapports présentés par les unités régionales en utilisant divers degrés d'information (catégories de rapports), puis en échantillonant et en cotant les catégories de rapports, lorsqu'il y a un nombre suffisant de données.

Voici les principaux changements apportés par la GIEMT Mk II:

a. Il y a deux bordereaux de commande de travaux distincts: un bordereau pour les réparations de deuxième échelon, et un bordereau trimestriel pour les répara-

to be Trial Documents for the first year and constructive criticism is strongly requested. This procedure is necessary because there has been insufficient time for an exhaustive test of the new forms. However, the forms do offer significant improvements.

b. Time cards have been discontinued, except for units that are warned for OSMET. The actual time expended on a job will be recorded, by trade, on the work order.

c. Provision has been made for the elimination of repair parts cost reporting.

d. Repair parts request procedures have been streamlined to remove duplicate effort.

e. Reporting categories are redefined to add Category A and Category Special to the LOMMIS Categories B, C, and D. Category A is allocated to CFR numbered equipments for which individual usage, costs, and work content are required. It differs from Category B in that it requires failure reporting. It is not the same as the old LOMMIS Category A which was suspended in 1975. Failure reporting will be triggered by an ELD or CFTO published by the appropriate Life Cycle Materiel Manager (LCMM) at NDHQ. In any case, the minimum reporting level on Category A equipments will include major assemblies such as engines, radio modules, etc. Category Special will be used when additional input information is needed and a NDHQ instruction will be issued separately for each such special study. Category Special will be used particularly to provide downtime on selected equipments chosen by Commands and Director General Land Engineering and Maintenance (DGLEM) to satisfy the Treasury Board requirement for a DND performance measurement system (PMS).

f. LOMMIS Mk II will provide Category A and B reporting on non-vehicular equipments by utilizing a pseudo-CFR for equipments nominated by LCMMs.

Products

The data collected will be used, as in the past to produce standard LOMMIS reports but there will be more analysis to provide meaningful information, rather than semi-processed data. This analysis will use a suite of computer programs, under development by the Land Systems Analysis Sub-section (DLES 3-4), to provide information mainly

tions de premier échelon. Ces bordereaux sont considérés comme provisoires, la première année; on encourage fortement les critiques positives. Il est nécessaire d'utiliser cette méthode parce qu'on a manqué de temps pour mettre complètement à l'épreuve les nouvelles formules. Toutefois, elles présentent de nettes améliorations.

b. Les cartes de pointage du temps ont été éliminées, sauf pour les unités qui sont avisées qu'elles formeront une EELM. On inscrira le temps consacré au travail par métier, sur le bordereau de commande.

c. On a prévu l'élimination des rapports sur le coût des pièces de rechange.

d. Les formalités de demande de pièces de rechange ont été simplifiées pour éviter les doubles emplois.

e. Les catégories de rapports comprendront dorénavant les catégories A et spéciale, qui s'ajouteront aux catégories B, C et D de la GIEMT. La catégorie A est assignée aux pièces d'équipement portant le matricule des FC et pour lesquelles il faut indiquer l'usage individuel, les coûts et le travail dont elles ont fait l'objet. Cette catégorie est différente de la catégorie B en ce sens qu'elle exige un rapport sur la défectuosité. De plus, ce n'est pas l'ancienne catégorie A de la GIEMT qui fut annulée en 1975. Le régisseur du matériel compétent au QGDN entreprendra les formalités nécessaires pour signaler la défectuosité dans une DLE ou une ITFC. Dans tous les cas, le rapport de catégorie A sur l'équipement comprendra au moins des pièces importantes comme les moteurs, les modules radio, etc. La catégorie spéciale sera utilisée quand on aura besoin d'autres renseignements d'entrée et une instruction distincte du QGDN sera publiée pour chaque étude spéciale. On utilisera notamment un rapport de catégorie spéciale pour établir la période de non-disponibilité d'équipement particulier choisi par les commandements et le Directeur général – Génie terrestre et maintenance (DGGTM) et ce, pour satisfaire à l'exigence du Conseil du Trésor en ce qui concerne un système de mesure de la performance (SMP) du MDN.

f. La GIEMT Mk II produira des rapports de catégories A et B sur l'équipement autre que les véhicules en donnant un matricule fictif à l'équipement choisi par les régisseurs du matériel.

Produits

Les données recueillies seront utilisées, comme par le passé, pour produire des rapports standard de GIEMT, mais il y aura une analyse plus approfondie afin de pouvoir bénéficier de renseignements plus significatifs au lieu de données à demi traitées. Cette analyse fera appel à un ensemble de programmes informatisés, qui sont mis au point à l'heure ac-

on the reliability and maintainability characteristics of Land equipments. In addition, data will be stored in such a way that LOMMIS Mk II will be able to provide a more rapid response to ad hoc queries from Land Maintenance Units. A new C-04-030-005/AG-000 is planned which will elaborate on LOMMIS Mk II outputs and interrogation services. In the interim, the existing C-04-030-005/AG-000 will be amended as new LOMMIS Mk II reports replace or improve LOMMIS reports. The existing LOMMIS reports have been revised during the past six years to meet more specific customer needs and some of these routine reports will likely remain with little alternation. A major change will be that exception and trend reports will be provided which show orange rather than red problem flags. Also, as mentioned, there will be more engineering detail as compared to the previous emphasis on time-accounting and the system will be much more responsive to ad hoc queries from the field, command headquarters, or NDHQ. There should be a one day service on simple queries and a three day service on complex queries, which require analysis. (These estimates do not include any mail delays). It is stressed that all maintenance units may request DLES 3 to provide any routine report or answer any ad hoc query.

Perspective

LOMMIS is typical of what has happened to other first generation MMISs such as the British FORWARD and the American TAERS. These systems have proven unsatisfactory particularly due to suspect data and poorly received standard outputs. As for interim LOMMIS, there have been efforts to improve these systems during the maintenance phase, ie, to patch the system. The US Army abandoned TAERS in 1972 and have now introduced TAMMS which has an associated sample data collection facility (SDC). REME is currently planning for the next generation of FORWARD. Generally LOMMIS Mk II tends toward the American approach of acquiring the minimum necessary data and could be a happy compromise between engineering and accounting detail.

Good information must be appropriate, timely, and accurate and these attributes should be balanced, eg, overly complete information, that is too late, is useless. Also information should not cost an excessive amount to obtain and process. There are only nine people who will work at least

tuelle par la sous-section de l'analyse des systèmes du DSGT (DSGT 3-4); grâce à eux, on pourra surtout fournir des renseignements sur la fiabilité et la maintenabilité de l'équipement terrestre. De plus, les données seront emmagasinées de façon à ce que la GIEMT Mk II puisse répondre plus rapidement à des demandes de renseignements particuliers des unités d'entretien du matériel terrestre. On prévoit la mise au point d'une nouvelle C-04-030-005/AG-000 qui viendra décrire les services de sortie et d'interrogation de la GIEMT Mk II. Entretemps, la C-04-030-005/AG-000 actuelle sera modifiée au fur et à mesure que les nouveaux rapports de la GIEMT Mk II remplaceront ou modifieront les rapports de la GIEMT. Les rapports actuels de la GIEMT ont été révisés au cours des six dernières années afin de satisfaire aux besoins plus particuliers des clients et certains de ces rapports courants subiront sans doute peu de modifications. Un des principaux changements touchera les rapports d'exception et les rapports sur les tendances qui feront part des problèmes qui se posent au lieu de porter sur les problèmes déjà existants. De plus, comme on l'a mentionné, on insistera plus sur la fourniture de renseignements techniques que sur la ventilation du temps consacré au travail; le système sera conçu vraiment davantage en fonction des demandes de renseignements particuliers des unités régionales, des quartiers généraux de commandements ou du QGDN. Il faudrait compter un jour pour répondre à des demandes simples et trois pour des demandes complexes qui exigent une analyse. (Ces estimations ne tiennent pas compte de l'acheminement du courrier.) On insiste sur le fait que toutes les unités d'entretien peuvent demander au DSGT 3 de produire tout rapport courant ou de répondre à toute demande de renseignements particuliers.

Perspective

L'évolution de la GIEMT ressemble tout à fait à celle des autres SGIEM, comme les systèmes britannique FORWARD et américain TAERS. Ces systèmes ne se sont pas révélés satisfaisants, notamment en raison du caractère douteux des données et de la piètre qualité des données de sortie reçues. Comme dans le cas de la GIEMT provisoire, on a déployé certains efforts pour perfectionner ces systèmes au cours de la phase d'entretien, c'est-à-dire corriger le système. L'armée américaine a abandonné le système TAERS en 1972 et est maintenant dotée du système TAMMS auquel viennent se greffer des installations pour la collecte d'échantillons de données. Le corps d'armée britannique REME planifie actuellement la prochaine génération du système FORWARD. La GIEMT Mk II s'inspire en général du système américain, qui vise à acquérir le minimum de données nécessaires et pourrait s'avérer un heureux compromis entre la fourniture de de renseignements techniques et la fourniture de renseignements comptables.

Pour être valables, les renseignements doivent être pertinents et exacts, être fournis en temps opportun et s'équilibrer mutuellement; ainsi, des renseignements très détaillés sont inutiles s'ils sont fournis trop tard. De plus, il ne doit pas en coûter trop cher pour obtenir et traiter les ren-

some time on LOMMIS Mk II so there is no costly empire. The other cost is field reporting and a large percentage of the effort in processing a CF 1020 would be necessary even if LOMMIS Mk II did not exist. Thus, costs cannot really be considered excessive. The LOMMIS error rate has been about 5 per cent before vetting by DLES 3-5 and about 2 per cent after the input/edit computer run. This performance is quite good when compared with other systems and is about equivalent to the REME FORWARD System. Of course there are certain errors which cannot be detected such as intentional deceipt but these are hopefully limited given the professionalism of the LORE Branch. The US Army abandoned TAERS because it was too costly, difficult to access meaningfully, and productive of highly suspect data. The LOMMIS Category A reporting suffered a similar fate. It is critical that there be good reporting of data for LOMMIS Mk II and continued strong support from Land Maintenance Units is solicited. The information which results is fundamental to the sound management of the Land Maintenance System.

seignements. Seules neuf personnes seront affectées quelque temps au projet de la GIEMT Mk II, et ainsi, les coûts de main-d'oeuvre seront peu élevés. Les autres frais sont occasionnés par l'établissement de rapports par les unités régionales; toutefois, il faudrait consacrer une importante partie des efforts aux formalités administratives entourant le traitement de la formule CF 1020 même si la GIEMT Mk II n'existait pas. Par conséquent, on ne peut pas vraiment considérer que les frais sont excessifs. Le pourcentage d'erreur de la GIEMT était d'environ 5% avant sa révision par le DSGT 3-5 et d'environ 2% après l'exécution du programme d'entrées et d'édition. Ce rendement est relativement bon si on le compare à celui d'autres systèmes et il équivaut à peu près à celui du système FORWARD du REME. Naturellement, il y a certaines erreurs qui peuvent se glisser, comme les données intentionnellement trompeuses, mais heureusement celles-ci sont rares compte tenu du sens des responsabilités dont fait preuve le service du GM Ter. L'armée américaine a abandonné le système TAERS parce qu'il était trop coûteux, qu'il était difficile d'y avoir accès souvent et qu'il produisait des données très douteuses. La catégorie A des rapports de la GIEMT a subi le même sort. Il est essentiel de fournir des données exactes à la GIEMT Mk II. De plus, on sollicite un appui solide et ininterrompu des unités d'entretien du matériel terrestre. Les renseignements acquis sont essentiels pour une saine gestion du système d'entretien du matériel terrestre.

Assessing the Vehicle Maintenance of Units

by Maj LL Hellemans, Base Maintenance Officer, CFB London

Every year this second line maintenance unit dispatches a team to inspect the equipment of all district militia units. A report is prepared and distributed to the Unit CO, the Militia District Commander, and FMC HQ.

Unit reports are based on the Inspection Reports of individual equipments: vehicles, weapons, and radio sets. One side of the report contains a list of equipments showing how many require operator, unit, or second line (x, y, z) repairs. On the other side is a narrative summary on which the comments and recommendations of the B Maint O are added. In an attempt to improve the interest of units in equipment maintenance, consideration was given to entering a comparative rating for each. However, a problem was encountered in developing the essential data. It is fairly easy to say whether or not a unit has improved in comparison to previous years, but it is difficult to compare one unit with another. How does one compare two units? Percentage of vehicles in the workshop during the year? Percentage "down" during the year? Number requiring x, y, or z repairs at the time of inspection?

Évaluation des unités d'entretien des véhicules

par le maj L.L. Hellemans, Officier du service d'entretien de la BFC London

Chaque année, l'unité d'entretien au deuxième échelon envoie une équipe d'inspection de l'équipement dans toutes les unités de la Milice du district. Puis, un rapport est rédigé et distribué au commandant de l'unité, au Chef de la milice du district et au quartier général du Commandement de la Force mobile (QG FMC).

Ces rapports sur les unités se fondent sur les rapports d'inspection établis pour chaque pièce d'équipement: les véhicules, les armements, les appareils radio. D'un côté, on retrouve une liste des pièces d'équipement où est indiqué le nombre d'articles pour lesquels des réparations par l'opérateur, l'unité d'entretien ou des réparations au deuxième échelon (x, y, z) ont été nécessaires, tandis que l'autre côté figure une explication à laquelle l'officier des services d'entretien de la base ajoute ses commentaires et ses recommandations. Dans le but de stimuler les unités dans le domaine de l'entretien de l'équipement, on a songé à donner une note à chacune d'entre elles. Mais, déterminer les données essentielles à cette évaluation n'était pas chose facile. Il est aisé de dire qu'une unité s'est améliorée par rapport aux années précédentes. Par contre, l'opération se complique lorsqu'on veut comparer deux unités entre elles. Comment s'y prendre? Donner le pourcentage des véhicules qui ont été réparés à l'atelier au cours de l'année? Faire état de la diminution du

It was decided that an accurate measurement to determine an appropriate competitive rating for a unit's performance might be the dollar cost to the Base for maintaining their vehicles. This theory was tested on local units. To eliminate as many variables as possible, three identical armoured units were chosen, all having very similar numbers and types of vehicles, similar roles, and therefore similar vehicle usage.

Following lengthy "digging out" and calculating work-order data for the past two years on 87 vehicles (Annex A), the following emerged:

	1976	1977
Elgin Regt	$0.13/mi	$0.19/mi
First Hussars	0.33/mi	0.20/mi
Windsor Regt	0.34/mi	0.22/mi

Even when considering only the 1/4-ton vehicles, and averaging the two years, the Elgin Regt comes out ahead:

Elgin Regt	$0.24/mi
Windsor Regt	0.32/mi
First Hussars	0.39/mi

It would appear that the Elgin Regt functions best in first level vehicle maintenance. Or do they?

The question now is: how accurate are these answers? Are there other factors which may have influenced the costs? Can a confidence level be achieved with 95 per cent certainty (five chances in 100 of being wrong) that the maintenance cost per mile of the Elgin's jeeps lies between "a" and "b"? A statistical method does exist; similar to saying that, when a coin is flipped it may land heads or tails, but if the coin is "honest", 50 per cent of tosses will land heads and 50 per cent tails. It is implied here that the larger the number of tosses, the more certain the answer of 50/50. Similarly with the units. Because there are only 19 or 21 jeeps, the "confidence interval" will necessarily be larger than if there were many vehicles.

At this point the original data; a vehicle CFR number, mileage, and maintenance cost were reviewed and two other factors added. These were age of the vehicle which could influence the maintenance cost, and the replacement cost of the vehicle, on the basis that, if the overall vehicle cost is higher the individual parts cost should be higher. The data

nombre de véhicules réparés au cours de l'année? Indiquer le nombre de réparations et leur nature au moment de l'inspection?

Il a par la suite été décidé que le coût d'entretien des véhicules supporté par la base pourrait bien être une mesure appropriée pour accorder des notes d'appréciation valables. On a vérifié cette hypothèse en la mettant à l'épreuve. Afin d'éliminer le plus de variables possibles, on a choisi trois unités blindées identiques, toutes possédant presque le même nombre et le même type de véhicules, ayant des rôles presque identiques, utilisant donc leurs véhicules de la même façon.

Après des recherches intensives et des calculs faits à partir des renseignements contenus sur les demandes de travaux au cours des deux dernières années, pour un échantillonnage de 87 véhicules (Annexe A), les résultats suivants ont été obtenus:

	1976	1977
Elgin Regiment	$0.13/miile	$0.19/mille
First Hussars	0.33/mille	0.20/mille
Windsor Regiment	0.34/mille	0.22/mille

Même si l'on effectue des calculs qu'à l'égard des véhicules de 1/4 de tonne, et en établissant la moyenne pour les deux années, le Elgin Regiment arrive en tête:

Elgin Regiment	$0.24/mille
Windsor Regiment	0.32/mille
First Hussars	0.39/mille

Ces chiffres indiquent clairement que le Elgin Regiment fait des merveilles dans le domaine de l'entretien au premier échelon.

La question qui vient ensuite est de savoir dans quelle mesure ces réponses sont justes. Y a-t-il d'autres facteurs qui auraient pu modifier les coûts? Peut-on être certain à 95% (ne nous laissant que cinq chances sur cent de nous tromper) que les coûts d'entretien au mille des jeeps du Elgin Regiment se situent entre "a" et "b"? Il existe une méthode statistique de s'en assurer. Lorsque vous jouez à pile ou face avec une pièce de monnaie non truquée, les chances de la retrouver du côté pile ou du côté face sont de 50/50. Plus vous lancez la pièce, plus votre rapport 50/50 est certain. Il en est de même pour les unités. Étant donné qu'il n'y a que 19 ou 21 jeeps, la possibilité d'établir une statistique réaliste ou "intervalle de confiance" sera nécessairement plus grande que s'il y avait un plus grand nombre de véhicules.

À ce stade, les données originales (le numéro matricule des FC du véhicule, le millage et le coût d'entretien) furent analysées. On y ajouta deux autres facteurs, soit les années d'utilisation du véhicule, qui peuvent modifier le coût de l'entretien, et le coût du remplacement étant donné que si le coût total du véhicule est plus élevé, le coût des pièces de-

were programmed into the Cyber Computer of the University of Western Ontario, details of which are available from the author. Suffice to say, the Multiple Regression format of the Statistical Package for the Social Sciences, as amended for Cyber, was used. This format gives:

a. The confidence intervals for each of the factors in the equation

   $Y = \alpha + \beta X + \gamma 2 + \Delta W$, where –

   Y = maintenance cost

   X = mileage

   Z = age

   W = replacement cost;

b. A null hypothesis test for each slope $\alpha, \beta, \gamma, \Delta$;

c. The coefficients of determination; and

d. The basis for doing an ANOVA table to test if there is a significant difference between the maintenance costs of units.

The results were surprising:

a. None of the factors: age, mileage, or replacement cost had a "significant" influence on the maintenance cost of the jeeps; and

b. There was no significant difference in the maintenance cost among the three units. (For the statisticians: F observed = 2.117, F(.05, 3, 57 = 2.77).

The moral of this story can now be told. The simple approach does not always give the right answer! Although one question may be answered, others are raised:

a. If historical vehicle data were available additional to the two year period utilized, would the answers be different;

b. Would this program provide significant data for vehicles of a Regular Force unit, on the basis that there are more vehicles of one type; and

c. Assuming the technique is useful, how difficult would it be for the Multiple Regression/ANOVA programs to be added to the ADP programs being prepared at CFB Petawawa?

Over to you, NDHQ/DGLEM.

vrait également augmenter. Les données furent emmagasinées dans l'ordinateur Cyber de l'université Western Ontario (vous pouvez vous renseigner auprès de l'auteur à ce sujet). Ce qu'il faut savoir, c'est qu'on a utilisé la capacité d'analyse de régression multiple du programme statistique relatif aux sciences sociales dans sa version adaptée au Cyber, ce qui donne:

a. les intervalles de confiance de chacun des facteurs de l'équation

   $Y = \alpha + \beta X + \gamma Z + \Delta W$, où

   Y = le coût d'entretien

   X = le millage

   Z = les années d'utilisation

   W = le coût du remplacement;

b. un test d'hypothèse nulle pour chaque: $\alpha, \beta, \gamma, \Delta$;

c. les coefficients de détermination; et

d. les éléments utiles pour établir un tableau d'ANOVA servant à vérifier s'il existe une différence "significative" entre les coûts d'entretien des unités.

Les résultats furent surprenants:

a. aucun des facteurs (années d'utilisation, millage, coût du remplacement) n'a eu une influence significative sur le coût d'entretien des jeeps; et

b. on n'a observé aucune différence significative du coût de l'entretien dans les trois unités. (Pour les statisticiens: F observé = 2.117, F (.05, 3, 57 = 2.77).

On peut maintenant tirer des conclusions. Le recours à une méthode simple ne donne pas toujours la bonne réponse et bien qu'on puisse répondre à une interrogation, d'autres surgissent:

a. Si l'étude avait tenu compte des données relatives aux véhicules pour les années antérieures à la période examinée, les résultats auraient-ils été différents?

b. Ce programme aurait-il permis de fournir des données significatives sur les véhicules d'une unité de la Force régulière où le nombre de véhicules d'une même catégorie est plus important?

c. Et si cette méthode est efficace, serait-il difficile d'ajouter les programmes de régression multiple/ANOVA aux programmes TAD élaborés à la BFC Petawawa?

À vous, DGGTM/QGDN!

Vehicle Holdings/Véhicules disponibles

Unit / Unité	Artillery / Artillerie	Armoured / Unités blindées			Infantry / Infanterie			Support / Bataillons des services	
Type of Vehicle / Type de véhicule	56 Fd Arty	Elgin Regt	First Hussars	Windsor Regt	4 RCR	E & K	HFC	London Svc Bn	Windsor Svc Bn
1/4-ton/tonne	5	19	21	21	2	2	2	6	1
1-ton/tonne	2	1	2	1	2	3	2	0	3
1 1/4-ton/tonnes	1	1	1	1	1	1	0	2	2
2 1/2-ton/tonnes	7	1	2	1	1	1	0	2	4
Other/Autre	3	6	6	3	4	4	4	9	4
Total	18	28	32	27	10	11	8	19	14

Editorial Note

The Land Systems Analysis Staff (DLES 3-4) found Maj Hellemans' work to be very encouraging since it indicates that maintenance officers are becoming aware of the statistical/operational research tools which are available. It may have been correct to conclude that this particular assumed relationship between the regressand (y) and the regressors (x, z, w) is not significant. However, mileage and age are definitely related (separately or combined) to maintenance costs but these relationships generally take the form of an nth degree polynominal and are more complex than that assumed. The selection of equipment cost as a regressor is suspect and it may be that it is better to concentrate initially on one regressor to obtain a useful relationship. For example, the US Army has developed this equation for cost/vehicle mile (F(x)) in terms of thousands of miles (x): $F(x) = 156.9 - 6.74x + .161x^2$.

The null hypotheses for the coefficient slopes must have been rejected so there is some value in knowing the non-zero slopes of the regressors. The F test only confirms the significance of the regression equation and not whether there is a real difference in performance between maintenance units. It is better to calculate confidence limits on the repression plane in order to determine whether a unit's performance falls outside of those limits. There is no information on the coefficients of determination (correlations) and there is really insufficient detail on the author's method, equipment condition, mileage distribution, and variable definition to make any further comment.

DLES 3-4 (Maj Gillis) will certainly follow-up this first-class work with Maj Hellemans to determine the best way of comparing unit maintenance performance. It is envisaged that any results will be maintained as a DGLEM package rather than a Base ADP application.

Éditorial

Le personnel de la sous-section de l'analyse des systèmes (DSGT 3-4) trouve le travail du maj Helleman très encourageant. Il ressort de cette étude que les officiers des services d'entretien connaissent de plus en plus les instruments statistiques et opérationnels disponibles. Il est peut-être à propos de conclure que, dans cet exemple, le rapport entre le "régressand" et les "régresseurs" (x, z, w) n'est pas significatif. Néanmoins, le millage et les années d'utilisation sont certainement associés (individuellement ou collectivement) aux coûts d'entretien. Ces rapports s'expriment généralement sous la forme d'un polynôme du $x^{ième}$ degré et sont en outre plus complexes qu'on ne le pense. Le choix du coût de l'équipement comme "régresseur" est douteux, et peut-être est-il préférable d'utiliser d'abord un seul "régresseur" pour obtenir un rapport utilisable. Prenons l'exemple de l'Armée américaine qui a élaboré cette équation pour le coût/mille d'un véhicule (F(x)) en milliers de milles (x): $F(x) = 156.9 - 6.74x + .161x^2$.

Les hypothèses nulles des pentes du coefficient ont dû être rejetées de sorte qu'il est utile de connaître les pentes non nulles des "régresseurs". Le test F ne sert qu'à confirmer la valeur de l'équation d'estimation et non pas à déterminer s'il existe une différence réelle entre les unités d'entretien au chapitre du rendement. Il vaut mieux calculer les limites de confiance à partir du plan de régression afin d'établir si le rendement d'une unité se situe au-delà de ces limites. Il n'y a aucun renseignement sur les coefficients de détermination (corrélations). De plus, l'auteur ne nous renseigne pas suffisamment sur sa méthodologie, l'état de l'équipement, la répartition des millages relevés et la définition de la variable pour que nous puissions ajouter des commentaires.

Le major Gillis (DSGT 3-4) collaborera certainement avec le maj Hellemans pour donner suite à cette excellente étude afin de déterminer le meilleur moyen de comparer le rendement des unités au chapitre de l'entretien. Tout résultat sera sans doute retenu pour le programme du DGGTM au lieu d'être appliqué au programme de TAD de la base.

2 Service Battalion Maint Coy APC Repair Course

In Nov 77 a number of Metals Technicians from various bases and units attended a special course on Armoured Personnel Carrier repair techniques. This course was conducted by the Food Machine and Chemical Corporation (FMC) in San Jose, California. In May 78, Maint Coy, 2 Svc Bn, was tasked to ensure the techniques learned in California were passed on to the MTL TECHS in the Special Service Force.

Compagnie d'entretien du 2e Bataillon de service Cours sur l'entretien du véhicule blindé de transport de troupes

En novembre 1977, des métallurgistes venant de diverses bases et unités ont assisté à un cours spécial, dispensé par la Food Machine and Chemical Corporation (FMC) de San Jose (Californie), sur les techniques de réparation du véhicule blindé de transport de troupes. En mai 1978, la compagnie d'entretien du 2e Bataillon de service s'est vu charger de transmettre aux métallurgistes de la Force d'opérations spéciales les techniques apprises lors du stage en Californie.

Responsibility for organizing the course was delegated to Sgt Jeff Chaloner, NCO i/c Metals Section, who had attended the San Jose program. Never formally employed as an instructor, he approached the task with enthusiasm even though preparation time was restricted to one week and only a single week could be allotted for the training syllabus because of other commitments. Within these limitations, Sgt Chaloner did an outstanding job, set up a rigid schedule, and the course came off without a hitch.

The candidates were drawn from various units of the SSF and included MCpl Vanskiver, Cpl Watson, Cpl McMahon, and Pte Pelletier, all of 2 Svc Bn; Cpl Piskea, SSF HQ and Sigs Sqn, as well as MCpl Goodbrand, CFB London.

An excellent standard was attained by all students who were awarded Certificates of Achievement by Major LM McClafferty, OC Maint Coy. When time permits in an otherwise busy schedule a second course will be conducted to ensure that all MTL TECHS in the SSF receive this essential training.

The fine standard of welding achieved by MTL TECHS of 2 Svc Bn live up to their motto "NULLI SECUNDUS".

202 Workshop Depot on Parade

by Capt GA Dodd

It is a rare opportunity that members of the LORE Branch have to demonstrate their prowess on the parade square. Just such an occasion took place on 6 Apr 78. The officers, men and veterans of 202 Workshop under the command of Col MC Johnston paraded before BGen EB Creber, DGLEM. Guests of honour for the parade were RAdm J Allan, CEM, Mr. JR Killick, CS, and Col D Lewis, DPSL. The parade marked the presentation of several awards.

On the occasion of the twenty-fifth anniversary of the ascension of the Queen to the throne, BGen Creber presented the Queen's Silver Jubilee Medal to 17 officers and NCOs. BGen Creber also presented the CD and Clasp to four members of the workshop. RAdm Allan took part in the ceremonies by presenting 25 year certificates, suggestion award certificates, and retirement certificates to several military and civilian personnel.

To conclude the presentation ceremonies, BGen Creber received the nameplate, shown in the photograph, from the last Centurion overhauled at 202 Workshop.

Le sergent Jeff Chaloner, sous-officier chargé de la section des Métaux, qui avait lui-même assisté au cours de San Jose, a reçu la tâche de mettre le cours sur pied. Même s'il n'avait jamais été instructeur comme tel, il s'est attaqué à la tâche avec enthousiasme en dépit du fait qu'il n'avait qu'une semaine pour se préparer et qu'on ne pouvait lui donner qu'une semaine pour rédiger le programme de formation, d'autres affectations ayant été prévues. Malgré ces contraintes, le sergent Chaloner a abattu une excellente besogne, il a établi un horaire précis et le cours s'est déroulé sans anicroche.

Les participants venaient de différentes unités de la FOS et comprenaient le cplc Vanskiver, le cpl Watson, le cpl Mahon et le sdt Pelletier, tous du 2e Bataillon de service, le cpl Piskea, du QG FOS ainsi que le cplc Goodbrand, de la BFC London.

Tous les participants ont obtenu d'excellents résultats et ont reçu des certificats de réussite des mains du major L.M. McClafferty, commandant de la compagnie d'entretien. Lorsque le temps le permettra, un deuxième cours sera donné afin que tous les métallurgistes à la FOS reçoivent cette formation indispensable.

L'excellence du travail de soudage accompli par les métallurgistes du 2e Bataillon de service va de pair avec leur devise: NULLI SECUNDUS.

Les gars du 202e dépôt d'ateliers défilent

par le capt G.A. Dodd

Les membres du service du GM Ter n'ont pas souvent l'occasion de montrer leur savoir faire lors d'un rassemblement; ils ont eu la chance de la faire le 6 avril 1978. Commandés par le colonel M.C. Johnston, les officiers, les hommes et les anciens combattants du 202e Dépôt ont défilé sous l'oeil du brigadier-général E.B. Creber, DGGTM. Il y avait également trois invités d'honneur: le contre-amiral J. Allan, CGM, Monsieur J.R. Killick, C Appro et le colonel D. Lewis, DOAMT. Cette revue fut marquée de la présentation de plusieurs récompenses.

À l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de l'accession au Trône de la Reine, 17 officiers et sous-officiers ont reçu du brigadier-général Creber la Médaille commémorative du règne de la Reine; il a également remis à quatre membres du Dépôt la Décoration des Forces canadiennes et l'agrafe. Le contre-amiral Allan, qui participait aussi à la cérémonie, a remis à plusieurs militaires et civils des certificats de 25 années de service, des certificats de prime à l'initiative et des certificats de fin de service.

Pour terminer les cérémonies de présentation, le brigadier-général Creber s'est vu remettre la plaque signalétique du dernier appareil Centurion dont le 202e Dépôt a effectué la révision (voir photographie).

BGen EB Creber, CD, DGLEM, receives the Centurion Plaque from Sgt JJ Godbout and Mr Art James, on the 202 Workshop Depot Medals and Awards parade, held at Longue-Pointe Garrison, 6 Apr 78

Au 202e Dépôt d'ateliers, le Bgén E.B. Creber, CD, DGGTM, reçoit des mains du sgt J.J. Godbout et M. Art James, la plaque du "Centurion", lors d'une cérémonie de remise de médailles et de prix, qui s'est déroulée le 6 avril 1978, à la garnison de Longue-Pointe.

BGen EB Creber, DGLEM, inspecting the 202 Workshop Depot parade, 6 Apr 78. The Platoon Officer is Capt R Lébel

Le brigadier-général E.B. Creber, DGGTM, passe en revue le 202e Dépôt d'ateliers le 6 avril 1978. L'officier de peloton est le capitaine R. Lebel.

The outstanding dress and deportment demonstrated by those participating in the parade was a representation of which 202 Workshop could certainly be proud. Of particular note was the veteran platoon on parade under the command of Mr. Oscar Wattie. Their participation is indicative of the close working relationship of military and civilians. In all, the officers, men and civilians reflected the high morale and esprit de corp that is integral to 202 Workshop Depot.

Ce défilé, impeccable à tous points de vue, est tout à l'honneur des membres du 202e Dépôt et ils peuvent en retirer une grande fierté. Il faut souligner tout spécialement la participation du peloton composé d'anciens combattants, qui a défilé sous le commandement de M. Oscar Wattie; leur participation témoigne de façon indubitable des relations de travail très étroites qui existent au Dépôt entre les militaires et les civils. Dans leur ensemble, tous représentaient bien le moral élevé et l'esprit de corps que l'on retrouve au 202e Dépôt.

Centurion Plaque

In 1951 a quantity of 318 Centurion Tanks were purchased by the Cdn Army at an average cost of $100,000 each, from Vickers Engineering, Newcastle-on-Tyne, England, A few of these tanks are still in service, but are to be replaced by the new Leopard in Dec 78.

Plaque du "Centurion"

En 1951, l'Armée canadienne acheta de la firme Vickers Engineering, de Newcastle-on-Tyne (Angleterre), 318 chars "Centurion" à un prix unitaire moyen de $100 000. Quelques-uns d'entre eux sont encore en service, mais en décembre 1978, ils seront remplacés par le nouveau char "Leopard".

The Centurion Plaque may be seen in the LORE Museum, CFB Borden, Ont.

La plaque du "Centurion" est exposée au Musée du GM Ter, à la BFC Borden (Ontario). La plaque se lit comme suit: Plaque offerte en mars 1978 au musée du GM Ter par les mécaniciens civils et militaires des ateliers des unités et des bases qui ont entretenu et réparé le char centurion tout au long de sa carrière dans les forces canadiennes 202e dépôt d'ateliers, Montréal mars 1978

The nameplate was removed from the last Centurion overhauled at 202 Workshop Depot and suitably mounted as a museum piece. The plaque pays tribute to the efforts of many military and civilian technicians who maintained the tank since 1951 including the extra effort necessary in recent years to extend its life pending introduction of the Leopard.

The plaque will be forwarded to the LORE Museum for permanent display.

Cette plaque d'identification, montée de façon à devenir un objet de musée, était celle du dernier char "Centurion" remis en état au 202e Dépôt d'ateliers. Elle rend hommage aux nombreux mécaniciens civils et militaires qui ont assuré depuis 1951 le bon fonctionnement de ce char et aux efforts supplémentaires qu'ils ont dû faire ces dernières années pour prolonger sa durée de vie jusqu'au moment de son remplacement par le char "Leopard".

Cette plaque sera exposée en permanence au musée du GM Ter.

Self Luminous Devices

by Maj AJ Vachon, DLAEEM

The subject of self luminous devices was raised by MWO GB Ley in issue 1/78 of the Bulletin. Queries received by this Directorate indicate that the hazard from such devices is not well understood. This article is an attempt to clarify this aspect and to point out the current CF publications on the subject.

Self luminous devices using radium paint have been available since the early part of the century. In the late 50s, tritium started replacing radium in this application. Other radioisotopes like strontium –90 and promethium –147 are used for this purpose but are not found on current CF equipment.

Radium is still present on older equipment such as the meters on 2-1/2-ton trucks, but will be completely eliminated as such equipment is taken out of service. Tritium self luminous devices are even more diversified in their applications and are used extensively on current CF equipment. Annex Q of CFTO C-02-040-003/TP-000, Handbook for Radioactive Material, lists the parts/components known to incorporate tritium.

Inhalation and ingestion of paint dust or particules constitute the main hazard from radium self luminous devices. The maximum permissible body burden for radium is 0.1 microcurie. The quantity of radium found on such devices is in the order of 100 times this value. When ingested, radium replaces calcium in the bone structure and is a source of irradiation to the blood-forming organs throughout the rest of an individual's life. There is at present no efficient treatment for radium ingestion.

Tritium in self luminous devices is found in two physical forms: gaseous and paint. The hazard from tritium paint is, as for the radium paint, from the inhalation and ingestion

Sources lumineuses autosuffisantes

par le maj A.J. Vachon, DEAGTM

La question des sources lumineuses autosuffisantes a été soulevée par l'adjum G.B. Ley dans le numéro 1/78 du Bulletin. Notre direction a reçu des demandes de renseignements à ce sujet indiquant que les dangers que présente l'utilisation de ces appareils ne sont pas très bien compris. Nous essayons, dans le présent article, de donner plus de précisions et de signaler les publications des FC portant sur le sujet.

Depuis le début du siècle, il se fabrique des appareils lumineux autosuffisants contenant des incrustations (peinture) de radium. Vers la fin des années 50, on a commencé à remplacer le radium par le tritium. D'autres radioisotopes, comme le strontium –90 et le prométhium –147, sont utilisés à cette fin, mais on ne les trouve pas dans le matériel actuel des FC.

Il se trouve encore du radium dans de vieux appareils, comme les compteurs des camions de 2 1/2 tonnes, mais ils disparaîtront car cet équipement sera mis au rancart. Les appareils lumineux autosuffisants au tritium ont des usages très diversifiés et font partie de l'équipement actuel des FC. L'annexe Q de l'ITFC C-02-040-003/TP-000, intitulée "Handbook for Radioactive Material", énumère les pièces reconnues pour contenir du tritium.

L'inhalation et l'ingestion de poussières ou de particules de peinture constituent le principal danger inhérent aux appareils lumineux autosuffisants au radium. Le taux maximal tolérable de radium dans le corps est de 0.1 microcurie. La quantité de radium trouvée dans ces appareils est 100 fois plus élevée que cette limite. Après avoir été ingéré, le radium remplace le calcium dans le squelette et il est une source d'irradiation pour les organes qui fabriquent le sang, pour le reste de la vie de la personne concernée. Il n'existe actuellement aucun traitement efficace contre l'ingestion du radium.

Le tritium des appareils lumineux autosuffisants se présente sous forme de gaz et sous forme d'incrustation (peinture). Comme pour le radium, le danger réside dans

of paint dust or particules. Gaseous tritium quickly oxidises to form droplets of tritiated water which can readily be absorbed through the skin and lungs and can also be ingested. The maximum permissible body burden for tritium is 1.0 millicurie. The largest amount of tritium contained in a single CF device is 5.0 curies. There are at least 8,000 curies of tritium in/on CF equipment today.

Tritiated water, when taken into the body, distributes itself uniformly throughout. It is eliminated fairly rapidly and the initial intake will be reduced to half in about 10 days. The only known treatment consists in speeding up this elimination process by increasing the individual's water consumption. This treatment must, however, be made under the supervision of a medical officer.

From a radiation safety standpoint, tritium is a significant improvement from radium as exemplified by the 10,000 ratio in the maximum permissible body burdens. However, tritium self luminous devices still present a potential radiation hazard as described above. This hazard can be reduced further through proper protective and emergency measures. Annex P of the Handbook for Radioactive Material covers these measures in detail and should be familiar to all individuals handling self luminous devices and more particularly to technicians who repair equipment incorporating such devices.

l'inhalation et l'ingestion de poussières ou de particules de peinture (tritium). Le tritium gazeux s'oxyde rapidement pour former des gouttelettes d'eau tritiée qui peuvent facilement être absorbées par la peau et les poumons, voire être ingérées. La quantité maximale tolérable de tritium dans l'organisme est de 1.0 millicurie. La plus grande quantité de tritium contenue dans un seul appareil des FC est de 5.0 curies. Il y a au moins 8 000 curies de tritium dans/sur l'équipement des FC aujourd'hui.

L'eau tritiée, une fois ingérée par l'organisme, se distribue partout uniformément. Elle s'élimine assez rapidement, et la quantité ingérée sera réduite de moitié après 10 jours environ. Le seul traitement connu pour la victime consiste à accélérer l'élimination en lui recommandant de boire beaucoup d'eau. Un médecin doit cependant surveiller le traitement.

Du point de vue de la sécurité, face au rayonnement, le tritium constitue une amélioration importante par rapport au radium, comme le montre le taux maximal tolérable de l'organisme, qui est 10 000 fois plus élevé. Les appareils lumineux autosuffisants au tritium présentent quand même des risques de rayonnement, comme on vient de le dire. Ce risque peut être atténué davantage grâce à des mesures appropriées de prévention et d'urgence. L'annexe P du "Handbook for Radioactive Material" traite en détail de ces mesures, et tous ceux qui se servent d'appareils lumineux autosuffisants devraient les connaître, notamment les techniciens réparant de l'équipement qui comporte de tels appareils.

73 Canadian Service Battalion LORE Anniversary

by Maj GA Walsh

All LORE personnel in the Middle East celebrated the tenth anniversary of the LORE Branch on 1 Jun 78.

The day's activities took place at Camp El Gala, Ismailia, beginning with a morning parade and march past. Taking the salute was LCol RE Goulding, CD, CO 73 Cdn Svc Bn; the parade commander was Maj GA Walsh, OC Maint Coy, and the parade RS, CWO Jim Goatcher. The rank and file consisted entirely of LORE personnel. This, together with the LORE flag on display, resulted in a visibly proud occasion for all participants.

The spectators and guests were treated to a roll past of vehicles, representative of those used and maintained by LORE technicians in the ME. Among them were "Kermit"

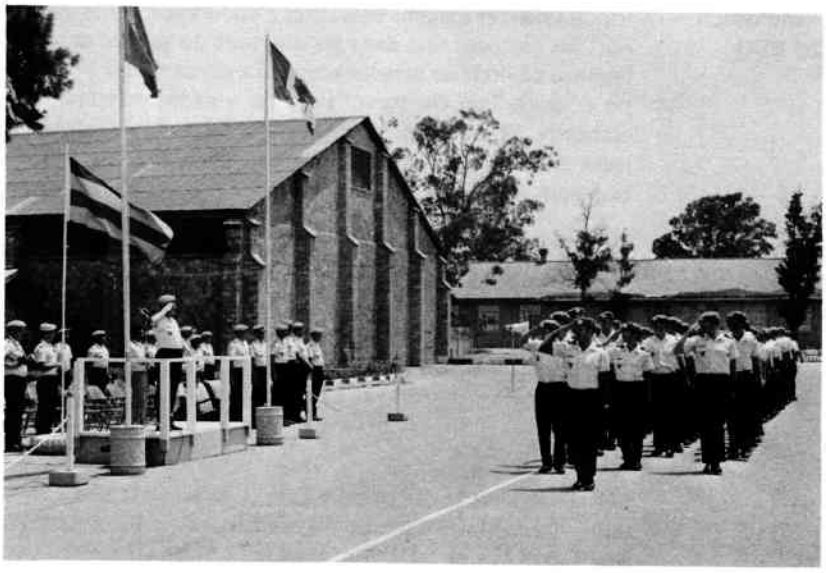
73e Bataillon des services du Canada Anniversaire du GM Ter

par le maj G.A. Walsh

Tous les militaires du GM Ter en poste au Proche-Orient ont célébrer le 1er juin dernier le 10e anniversaire de leur service.

Les activités au programme de cette journée se sont déroulées au camp El Gala, à Ismaïlia, en Égypte, et ont commencé par le rassemblement du matin, suivi d'un défilé commandé par le maj G.A. Walsh, commandant de la compagnie de maintenance; le lieutenant-colonel R.E. Goulding, CD, commandant du 73e Bataillon des services du Canada, recevait le salut et l'adjudant-chef Jim Goatcher agissait comme SMR. La troupe était formée uniquement de gens du GM Ter et, pour l'occasion, le pavillon de leur service avait été hissé; cela créait une situation qui plaisait visiblement à tous les participants.

Les invités et les spectateurs ont eu droit à un défilé de véhicules, ce qui leur a permis de voir le genre de voitures que les techniciens du GM Ter utilisent et entretiennent au



Maint Coy March Past
Défilé de la compagnie d'entretien

Maint Coy Roll Past
Défilé des véhicules de la compagnie d'entretien

and "Sinai Chief", two of the five Coy 5-ton wreckers, plus the "Draggin Queen" which is a 1-ton Dodge equipped with a Holmes recovery kit. The roll past was indeed the *piece de resistance* of the parade.

Following the parade, all ranks gathered in their respective messes to plot strategy for the coming afternoon's sports competition. The Junior Ranks through much cunning, deceit, and a small margin of skill finally managed to dispose of the senior NCO's and officer's teams. The remainder of the afternoon and into the night (LORE trades are known for their stamina) was spent partying in the First Line Maintenance Patio area. Resurrected from mainte-

Proche-Orient; parmi eux, le "Kermit" et le "Sinai Chief", deux des cinq dépanneuses de 5 tonnes de la compagnie, ainsi que le "Draggin Queen", un camion Dodge d'une tonne muni d'un dispositif de dépannage Holmes. Ce défilé de véhicules constituait en fait le plat de résistance de la revue.

Après la revue, tous les militaires se sont rendus à leur mess respectif afin de mettre au point une stratégie pour les compétitions sportives qui allaient avoir lieu en après-midi; les caporaux et soldats, en faisant preuve de beaucoup de finesse et de ruse, (pour être honnête, il faut dire qu'ils étaient un peu plus adroits) ont fini par vaincre les équipes de sous-officiers supérieurs et des officiers. Pendant le reste de l'après-midi et jusque dans la soirée (on sait que les spéciali-

nance resources were both a folk singer and rock band which provided music for singing and dancing during the BBQ.

By the end of the evening there was no doubt that the celebrations had succeeded in properly reflecting that pride and spirit are alive and well within the Egyptian Chapter of the LORE Branch.

LONG LIVE LORE!

tés du GM Ter exigent beaucoup d'endurance, et les gars en ont) les gens ont fêté dans les quartiers du service de maintenance au premier échelon; ceux-ci avaient réussi à "remettre en usage" un chanteur "Folk" et tous les membres d'un orchestre "Rock"; ces "ressources" ont égayé les fêtards, par leurs chansons et leur musique de danse, tout au long du barbecue.

Vers la fin de la soirée, il ne faisait plus de doute que les célébrations avaient réussi à montrer de belle façon que la fierté et l'esprit de corps sont bien vivants et prospèrent dans la section du GM Ter en Égypte.

VIVE LE GM Ter!

LORE Officers in the Middle East (L to R) Capt Bob Crossman – 2 i/c Maint Coy, Lt Wayne Clifton – OIC WE&A Pl, Maj Gerry Walsh – OC Maint Coy, Lt Marc Grondin – OIC Svc Pl, Capt Dave Davidson – Log Ops, LCol Reid Goulding – CO 73 Cdn Svc Bn, Lt Dave Redman – OIC Wksp Pl, Maj Einor Housken – SO Maint (C)

Absent Capt Bob McLeod – SO Maint (C) – 2, Capt Graham Lindsay – DCO Golan

Officiers du GM Ter au Proche-Orient (de G à D) Capt Bob Crossman – Cmdt en Second – Compagnie de maintenance, Lt Wayne Clifton – Cmdt – Peloton des Armes, de l'électronique et de l'équipement auxilliaire, Lt Gerry Walsh – Cmdt – Compagnie de maintenance, Lt Marc Grondin – Cmdt – Peloton des services, Capt Dave Davidson – Opérations logistiques, Lcol Reid Goulding – Cmdt – 73 B Serv C, Lt Dave Redman – Cmdt – Peloton d'atelier, Maj Einor Housken – OEM – Maintenance (c)

Absents Capt Bob McLeod – OEM – Maintenance (C)–2, Capt Graham Lindsay – Cmdt adjoint – Golan

Cutting the Birthday Cake
Découpage du gâteau d'anniversaire

1 PPCLI Maint Pl – CANCONCYP

by Capt EK Beselt

There are at present 23 LORE personnel in Cyprus participating in UN peacekeeping duties. On 1 Jun 78, the tenth anniversary of the LORE Branch, 1 PPCLI Maint Pl was given the day off to celebrate the occasion.

Thirty members of the Pl, including those from other branches such as LOGS and CELE, spent the day at Ayia Napa Beach. Everyone enjoyed the sun and a BBQ, realizing how tough it was to be in a war zone.

The Maint Pl, 1 PPCLI, extends greetings to other members of the LORE Branch and hope that their anniversary celebrations were also enjoyable.

Le peloton d'entretien du PPCLI – CCCYP

par le capitaine E.K. Beselt

Actuellement, 23 militaires du GM Ter sont à Chypres où ils participent aux opérations de maintien de la paix dans le cadre de l'ONU. Le 1er juin 1978, à l'occasion du dixième anniversaire du service du GM Ter, le peloton d'entretien du 1 PPCLI s'est vu accorder une journée de congé pour célébrer l'événement.

Trente militaires de ce peloton et des militaires d'autres services, dont celui de la Logistique et du GE Comm, se sont rendus à la plage Aya Napa. Malgré le soleil radieux et les excellents poulets rôtis au barbecue que tous ont appréciés, chacun ne pouvait s'empêcher de constater à quel point il était difficile de se trouver dans une zone de combat.

Les membres du peloton de maintenance transmettent leurs meilleurs voeux à leurs collègues du service du GM Ter et espèrent que tous ont dignement fêté cet événement.

1 PPCLI Maint Pl, CANCONCYP – 1 Jun 78
Le peloton de maintenance du 1 PPCLI – CCCYP, le 1er juin 1978

LORE Birthday Celebrations – CFB Penhold

by WO RG Pilgrim, BLMO

On 1 Jun 78, the Junior Ranks' Mess, CFB Penhold, was the scene of celebrations honouring the Tenth Anniversary of the LORE Branch.

The enjoyable evening began with cocktails at 1900 hrs, followed by dinner at 2000 hrs, for which MCpl PV Hughes, Base Food Services, provided a delicious hip of beef with all the trimmings. Head table guests included the

Anniversaire du GM Ter – BFC Penhold

par l'adj R.G. Pilgrim, OMMT

Le 1er juin 1978, on a célébré le 10e anniversaire du service du GM Ter au mess des caporaux et soldats.

Cette agréable soirée a débuté à 19h00 par un cocktail suivi à 20h00 d'un banquet où l'on a dégusté le délicieux bifteck avec garniture offert par le cplc P.V. Hughes du service d'alimentation de la base. À la table d'honneur, on retrouvait

BTSO, Maj BK Waters and Mrs Waters, the BLMO, WO Pilgrim, and the BWO, MWO HN Coll and Mrs. Coll. There were 35 active and former members of the LORE Branch in attendance, along with their wives.

le maj B.K. Waters, CS Tech et son épouse, l'adj Pilgrim, OMMT, l'adj H.N. Coll, adj de la base, et son épouse. En tout, trente cinq membres anciens et actuels du service du GM Ter accompagnés de leur conjoint ont participé à l'événement.

Active and former members, Maint Sec, CFB Penhold
Les membres anciens et actuels de la section de l'entretien, BFC Penhold

After dinner, WO Pilgrim gave an excellent review of the history and formation of the LORE Branch.

Après le repas, l'adj Pilgrim a donné un aperçu historique de la formation du service du GM Ter.

The cake cutting ceremony was performed by Maj Waters and WO Pilgrim. Mrs. Olson, wife of Sgt JM Olson,

C'est le maj Waters et l'adj Pilgrim qui ont entamé le gâteau d'anniversaire. La préparation et la décoration du gâ-

Tenth anniversary cake – before the "cutting"
Le magnifique gâteau d'anniversaire, avant qu'on y passe le couteau

Prod O at BLM, was congratulated on her outstanding workmanship in baking the cake and achieving a representation of the LORE Branch background.

Following the ceremonies, dancing continued in the lounge until 0200 hrs, to disco music handled by Sgt Jeff Olson.

teau étaient l'oeuvre de l'épouse du sgt J.M. Olson, officier de la production de la MMT, qui s'est attirée des félicitations pour son travail exceptionnel et pour avoir réussi à représenter le passé du service du GM Ter.

Puis les invités sont passés au salon où l'on pouvait dancer au son de la musique disco sélectionnée par le sgt Jeff Olson.

Sgt Jeff Olson – "Disco King"
Le sgt Jeff Olson, "Roi du disco"

Operation "Survival in the North"

by Lt BJ Pavo

One of the projects recently completed at 202. Workshop Depot was the production of survival cairns/caches for the Arctic.

These Canadian Forces cairns are located at designated points in the North. Some contain a survival equipment package which has sufficient equipment and material to sustain two people for at least three days under normal conditions in the North. The package contents provide:

a. Shelter including light and heat;

b. Critical items of personal clothing;

c. Food and food procurement equipment;

Opération "Survival in the North"

par le lt B.J. Pavo

Un des projets mené à bonne fin au 202e Dépôt de réparation, a été l'installation de cairns ou caches dans l'Arctique.

Les cairns des Forces canadiennes sont placées dans des endroits bien indiqués dans le Nord. Certains contiennent du matériel de survie comprenant assez d'équipement pour supporter deux personnes pendant au moins trois jours dans des conditions normales. Voici en quoi consiste l'ensemble:

a. l'abri, incluant la lumière et le chauffage;

b. les articles d'habillement indispensables,

c. la nourriture et le matériel d'obtention de la nourriture;

d. Emergency medical supplies; and

e. Emergency signalling equipment.

The purpose of the cairns is to mark, clearly and distinctly, the location of the survival equipment packages, as applicable, and to provide for exact location orientation. Every cairn contains a weather-proofed 1:250,000 map of the area in which it is located.

The cairns are sited so that:

a. They can be seen from the ground from the maximum number of directions and from the maximum distance;

b. They are protected from the natural elements (wind, rain/snow, run-off, high water levels, and falling objects); and

c. They are accessible to someone with complete incapacitation of a limb due to an arm or leg injury.

The cairn consists of three main components:

a. A triangular flag platform with Canadian national flags attached;

b. A sectional, tubular, tripod frame; and

c. A metal storage bin.

Attached to the frame is a plaque:

CANADIAN FORCES

SURVIVAL CACHE

Latitude – Longitude –

The sentences are in the English and French languages and the main Eskimo and Indian dialects.

Manufactured mainly of aluminum the cairn is lightweight, man-portable, corrosion resistant, and easily constructed in prefabricated form using a minimum of special stores.

Each cairn requires approximately 22 hours to complete. It is then packed in disassembled form along with wire, rivets and drawings, in a wooden container 12 inches by 34 inches by 86 inches. Crated weight is about 285 lbs.

As of 28 Nov 77, 150 cairns were completed. This project involved the Sheet Metal Section in manufacturing storage bins, tubular frames, identification plates and in partial components assembly; the Machine Shop in cutting and drilling metallic tubing; the Welding Shop; and the Paint

d. une trousse de premièrs soins; et

e. le matériel de signalisation d'urgence.

Le but des cairns est d'indiquer avec précision l'endroit ou se trouve le matériel de survie, et d'indiquer la direction exacte de l'endroit. Chaque cairn contient une carte à l'épreuve des intempéries à l'échelle 1:250 000e du secteur où il est placé.

Les cairns sont placés de façon à être:

a. vus du sol, de plusieurs directions et de très loin;

b. protégés des éléments naturels (vent, pluie, neige, ruissellement, niveaux élevés d'eau et chute d'objets); et

c. accessibles à quiconque ne peut pas se servir d'un membre à cause d'une blessure à un bras ou à une jambe.

Le cairn se compose de trois éléments importants:

a. plate-forme supérieure triangulaire portant le drapeau national;

b. structure tripodique tubulaire à sections; et

c. boîte d'entreposage en métal.

Fixée à la structure se trouve une plaque:

FORCES CANADIENNES

CACHE DE SURVIE

Latitude – Longitude –

Le libellé est en français, en anglais, ainsi que dans les principaux dialectes esquimaux et indiens.

Fait principalement en aluminium, le cairn est léger, portatif, il résiste à la corrosion, et est facilement construit sous forme préfabriquée, et prend peu de place de rangement.

Il faut à peu près 22 heures pour installer un cairn. On l'emballe démonté (fils, rivets, plan) dans une caisse en bois de 12" x 34" x 86". Le poids est d'environ 285 livres.

Au 28 novembre 1977, 150 cairns ont été installés. La section de tôlerie a été chargée de fabriquer les boîtes d'entreposage, les structures tubulaires, les plaques d'identification et l'assemblage partiel de certains des éléments; l'atelier de la machinerie s'est occupé du cisaillage et

Shop – all tubular sections of the frame and the flagpole are painted fluorescent orange.

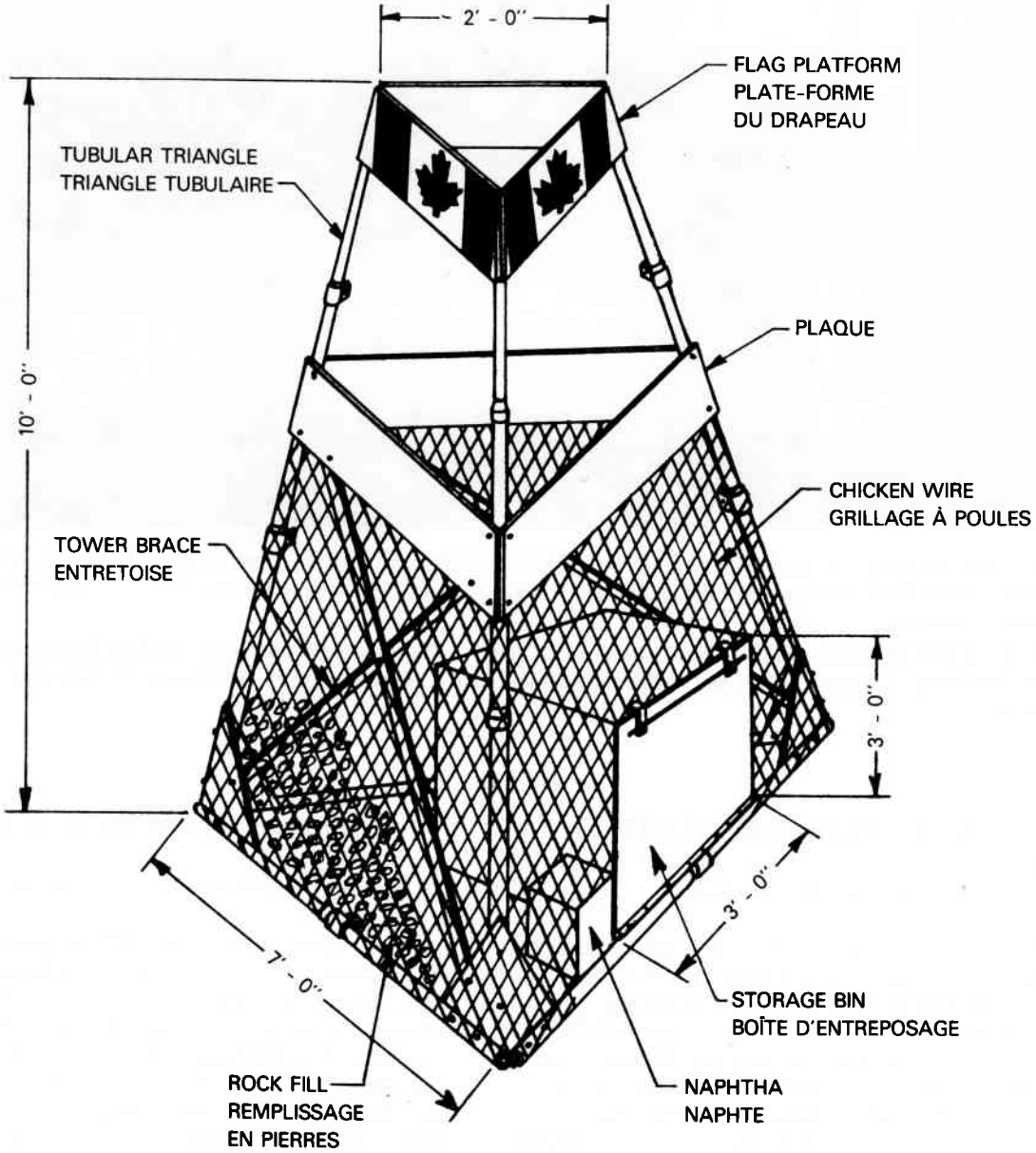
When required for siting, the cairns are obtained through the Supply System. During exercises in the Northern Region, patrols construct the cairns at designated points. Assembly is easily carried out in about two hours using only a hammer and pliers. Due to the light-weight aluminum construction, the bottoms of the cairns are filled with rocks to prevent overturning in windstorms.

The 202 Workshop Depot personnel involved with the project can be justifiably proud that their efforts may one day help save someone's life.

de l'alésage des tubes; l'atelier de soudure; et l'atelier de peinture – toutes les sections tubulaires de la structure et le mât sont de couleur orange fluorescente.

Lorsqu'il faut installer des cairns, on doit les obtenir des approvisionnements. Pendant des exercices dans la région du Nord, des patrouilles installent des cairns aux endroits prévus. L'assemblage se fait aisément en deux heures environ, en utilisant seulement un marteau et des pinces. Étant donné le faible poids de l'installation en aluminium, les fonds des cairns sont remplis de roches pour éviter qu'ils se renversent en cas de tempête de vent.

Le personnel du 202e Dépôt de réparation qui a pris part au projet, peut être fier, et à juste titre, de ses efforts grâce auxquels la vie de quelqu'un sera peut-être un jour sauvée.



Pictured with one of the finished cairns are: WO J Woodward (Supervisor – Weapons + Metal Sections), Mr M Desrochers (Foreman – Sheet Metal Section), Mr R Bouchard, Mr C Lamoureux, Mr A Brideau, Mr H Greene, and Mr E Spurdens (all sheet metal workers).

Photographiés près de l'un des cairns monté, nous voyons: l'adj J. Woodward (Surveillant – Section des armes et des métaux), MM. M. Desrochers (Chef – Section de la tôlerie), R. Bouchard, C. Lamoureux, A. Brideau, H. Greene et E. Spurdens (tous sont tôliers).

Maritime Maintenance in LORE

by Capt WE Brooks

In early Nov 77 the resourcefulness and ingenuity of Base Maintenance Section, CFB Kingston, were put to the test with a tasking to carry out a refit of the tug, YTS 589 Loganville, for the local Naval Reserve Unit, HMCS Cataraqui. The Loganville is a Ville class tug, 40 feet in length, 10-foot breadth with a displacement of 18 tons. She is powered by a 175 HP Cummins diesel engine. The Maintenance Repair Specification List (MRSL) was prepared by NDHQ

La maintenance des navires au GM Ter

par le capitaine W.E. Brooks

Au début de novembre 1977, les ressources et l'esprit de créativité des hommes de la section de maintenance de la base des Forces canadiennes à Kingston furent mis à l'épreuve lorsqu'on les chargea d'exécuter le radoub du remorqueur YTS 589 Loganville, pour le Cataraqui, unité locale de la Réserve navale. Le Loganville est un remorqueur de classe Ville, de 40 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur; il déplace 18 tonnes. Il est propulsé par un moteur die-

DMEM5 and contained repair specifications for interior and exterior hull, propulsion system, shipboard electrical, and electronic and radar systems.

The project began with the appointment of WO Bill McGill, an ELM TECH having an RCN Marine Electrician background and an avid interest in things nautical, as project officer. McGill's terms of reference were broad and all-encompassing – assume complete responsibility for all aspects of the refit, from initial planning and assembling of the crew, supplies and tooling, through the scheduling, production and quality control phases, to the final handover of the vessel back to HMCS Cataraqui by the target date of 15 May 78. McGill was enthusiastic about his appointment and threw himself completely into the job, accepting it as an exciting and intriguing challenge. His first move was to establish contact points within each organization that would be required for support: Supply, Transport, CE, local contractors, and repair section supervisors within the Base Maintenance organization. He also established direct lines of communication to NHDQ DMEM5, who would provide financial support and technical direction, and to the customer, HMCS Cataraqui.

Relying on personal contact and cutting red tape to a minimum, McGill, by early Jan, had retrieved an obsolete Fritsche shelter and four Herman Nelson heaters from the Supply System, and was all set up on the Cataraqui parade square ready to begin production. His crew consisted of Pte ML McNaught (METALS TECH 561), Mr Truedell (VHE 9), and four FLIP employees: Mr Veryzer (welder), and Mr Gratto, Mr Wood and Mr Clarke (labourers). Unfortunately, erection of the shelter took place after the first major snowfall, so a few days of the initial production phase were spent chopping four inches of ice off the floor. Once this was completed and the Herman Nelsons fired up, work began in the relative comfort of a heated field shelter.

Fritsche Shelter. Winter workshop for refit of the tug "Loganville"

Abri Fritsche. Atelier d'hiver employé pour le radoub du remorqueur Loganville

sel Cummins de 175 C.V. La liste des spécifications de maintenance et de réparation a été préparée par le DMGM5/QGDN, et elle contenait les spécifications touchant la réparation de l'intérieur et de l'extérieur de la coque, du système de propulsion, du système électrique à bord, des systèmes électroniques et de radar.

Le projet naquit avec la nomination, à titre d'officier de projet, de l'adj Bill McGill, électromécanicien ayant une formation d'électricien de la Marine royale canadienne et un très grand intérêt pour toutes les questions nautiques. Le mandat de McGill était vaste et général: prendre l'entière responsabilité de tous les aspects du radoub, depuis la planification intitiale et le rassemblement du personnel, des approvisionnements et de l'outillage, en passant par les étapes de programmation, de production et de contrôle de la qualité, jusqu'à la remise finale du navire au Cataraqui à la date fixée du 15 mai 1978. McGill accepta sa nomination avec enthousiasme et plongea littéralement dans son travail qui constituait pour lui un défi à la fois excitant et mystérieux. Sa première action a été d'établir des points de contact avec chaque organisation dont il devrait demander l'aide par la suite: approvisionnements, transports, génie construction, entrepreneurs locaux, et surveillants de la section des réparations à l'intérieur de l'organisation de maintenance de la base. Il établit aussi des voies de communications directes avec le DMGM5/QGDN, qui lui fournirait l'assistance financière et les directives techniques, de même qu'avec le client, le Cataraqui.

Par ses contacts personnels et en réduisant la paperasserie au minimum, McGill réussit tôt en janvier à mettre la main sur un abri Fritsche abandonné et quatre réchauffeurs Herman Nelson, du service des approvisionnements, et il était tout fin prêt à commencer la production sur le terrain de manoeuvres du Cataraqui. Son équipe comprenait le soldat M. L. McNaught (métallurgiste 561), M. Truedell (VHE 9) et quatre employés de FLIP; M. Veryzer (soudeur) ainsi que M. Gratto, Wood et Clarke (manoeuvres). Malheureusement, le montage de l'abri se fit après la première chute de neige importante, de sorte que plusieurs jours de la phase initiale passèrent à enlever une couche de glace solide de 4 pouces d'épaisseur dans l'abri. Une fois cette tâche terminée, on alluma les quatre réchauffeurs Herman Nelson et on commença le travail dans le confort relatif d'un abri chauffé.

Following a project master plan drawn up by the CFTS Management Study Unit, and guided by the MRSL and the Naval Maintenance Management System Manual, McGill divided the refit into five major subprojects and assigned responsibility to the appropriate tradesmen:

Propulsion System	– Mr Truedell (VHE 9)
Interior and Exterior Hull	– Mr Veryzer (Welder)
Electrical Systems	– Base Maint ELM Section
Shipwright (Carpentry)	– Base Sup Non Tech Workshop
Radar Installation	– Base Maint ELM Section with contract assistance.

For the most part, the subprojects proceeded simultaneously, with McGill acting as planner, coordinator, technical advisor, trouble-shooter, and foreman. Pte McNaught, his 2 i/c, assisted in the direct supervision of the tradesmen, and looked after much of the daily running around that is associated with a project of this magnitude. As the work proceeded, several complications developed which tested the stamina and imagination of McGill and his crew. For one thing, Kingston experienced one of the worst winters on record, with heavy snowfalls and high winds battering the Fritsche shelter and threatening to blow the entire complex into Lake Ontario. During one storm, on 26-27 Jan, McGill and Pte McNaught remained all night to stand watch and save the shelter from destruction. They not only saved the Fritsche but also provided overnight shelter for 27 motorists stranded on the causeway. This episode was the subject of an editorial in the Kingston Whig Standard. Other complications during the course of the refit necessitated the development of shipalts (modifications) and several unscheduled repairs. To provide power for the new radar, the electrical system was entirely redesigned to increase the load capacity and utilize a SMP 24-volt, 60-amp alternator. An overhead crane was designed and installed in the engine room to simplify removal of major assemblies. The forward cabin was entirely remodelled to provide easy access to bilge areas and incorporate fold-down bunks and tables. A badly deteriorated hull section was discovered directly below the forward cabin, and a large patch had to be formed and welded into place. In spite of these minor diversions, McGill kept the project on schedule and on 11 May 78, the vessel was returned to HMCS Cataraqui.

Suivant en cela un plan directeur du projet établi par l'unité d'étude de la gestion des Forces canadiennes, et les directives contenues dans le MRSL et le manuel du système de gestion de la maintenance navale, McGill divisa les travaux de radoub en cinq sous-projets principaux et en confia la responsabilité aux hommes de métier appropriés:

Système de propulsion	– M. Truedell (VHE 9)
Coque extérieure et intérieure	– M. Veryzer (soudeur)
Systèmes électriques	– Section électromécanique (ELM) de maintenance (base)
Charpente	– Atelier non technique d'approvisionnement (base)
Installation du radar	– Section ELM de maintenance (base) avec assistance extérieure par contrat.

Les sous-projets furent en grande partie exécutés simultanément, alors que McGill s'occupait personnellement de la planification, de la coordination, de la recherche des difficultés tout en agissant comme conseiller technique et contremaître. Le soldat McNaught, son commandant en second, l'aida dans la surveillance directe des hommes de métier et s'occupa de la plupart des allées et venues qui sont nécessaires dans un projet de cette envergure. À mesure qu'avançaient les travaux, il y eût différentes complications qui mirent à l'épreuve la résistance et l'imagination de McGill et de son équipe. En tout premier lieu, l'hiver fut un des plus rigoureux qu'on ait jamais vu à Kingston avec de fortes chutes de neige et des vents violents qui déferlèrent sur l'abri Fritsche et menacèrent de souffler le complexe entier, abri et contenu, dans le lac Ontario. Au cours d'une tempête, les 26 et 27 janvier, McGill et Pete McNaught restèrent sur place toute la nuit pour surveiller l'abri et empêcher qu'il ne soit détruit. Ils réussirent non seulement à sauver l'abri Fritsche, mais ils donnèrent aussi asile pour la nuit à 27 automobilistes laissés en plan sur la jetée. Cet épisode fut le sujet d'un éditorial dans le quotidien "Kingston Whig Standard". D'autres complications au cours du radoub exigèrent plusieurs opérations imprévues et la nécessité de modifier le remorqueur. Pour fournir le courant électrique voulu pour le nouveau radar, il fallut faire une étude technique complète du système électrique dans le but d'utiliser la capacité de charge et un alternateur SMP de 24 volts, 26 ampères. On conçut et on installa une grue aérienne dans la salle des machines pour simplifier l'enlèvement des composantes principales. On transforma entièrement la cabine avant pour permettre un libre accès aux fonds de cale et pour y loger des couchettes et des tables rabattantes. On découvrit une section de la coque fortement avariée juste sous la cabine avant, et il fallut mettre en forme et souder en place une grande tôle. En dépit de ces diversions mineures, McGill respecta l'échéancier du projet et le 11 mai 1978, le remorqueur fut retourné au Cataraqui.

Spring! The work is finished and the tug emerges
C'est le printemps, et le remorqueur sort tout transformé de son antre hivernal

Afloat and ready for duty
Le remorqueur est prêt à reprendre le boulot

The finished product was much more than an aging ship with a new coat of paint. All major systems had been dismantled, inspected, and repaired or rebuilt as necessary. The wheelhouse layout had been redesigned and a new radar installed. Carpenters from Base Supply had redone the interior of the wheelhouse and forward cabin completely. The propulsion system, main engine, gear box, stern gland and shafting, and propellor had been overhauled, and the interior and exterior hull sandwashed, patched and refinished to specifications. The cost: approximately 3,000 man-hours labour, $600.00 worth of local contract work and a geat deal of support from the remainder of the Tech Services organization, especially Supply, Transportation, and CE.

What does all this prove? It proves that the system still works, and that attributes such as professionalism and leadership are not dead in the Forces. Our greatest resources, people with technical ability and talent, are still

Le produit fini était maintenant loin d'être un navire vétuste simplement recouvert d'une nouvelle couche de peinture. Tous les principaux systèmes y avaient été démontés, installés, réparés et reconstruits selon les besoins. On avait fait un réaménagement de la timonerie et installé un nouveau radar. Les menuisiers du service des approvisionnements de la base avaient refait complètement l'intérieur de la timonerie et de la cabine avant. On avait remis à neuf le système de propulsion, le moteur principal, le carter d'engrenages, le presse-étoupe arrière et l'arbre de couche ainsi que l'hélice; on avait décapé au jet de sable l'extérieur et l'intérieur de la coque avant de la rapiécer et de la finir conformément aux spécifications. Le coût de toute l'entreprise? environ 3 000 heures-hommes de travail, $600 de contrats donnés à l'extérieur et beaucoup d'aide du reste de l'organisation des services techniques, spécialement des approvisionnements, des transports et du génie construction.

Qu'est-ce que tout ceci prouve? Que le système fonctionne encore et que des qualités comme le professionnalisme et le commandement ne sont pas lettre morte dans les Forces armées. Nos plus précieuses ressources, des hommes

among us. Give them a challenging task and the authority necessary to do the job, and they will produce work of the highest quality. Well done McGill!

qui ont une grande habileté technique liée au talent, se trouvent encore dans nos rangs. Donnez-leur un défi à relever et l'autorité nécessaire pour exécuter le travail, et ils vous remettront un ouvrage de la plus haute qualité. Bravo, McGill!

Left to right: WO WJ McGill (ELM TECH 431), Mr Clarke, Mr Wood and Pte ML McNaught (MTLS TECH 561)

De gauche à droite: l'adjudant W.J. McGill (électroméc 431), M. Clarke, M. Wood, Soldat M.L. McNaught (métal 561)

Left to right. Mr G Truedell (VHE 9), MCpl DD Moyer (VEH TECH 411), MCpl NR Kremsater (MTLS TECH 561), Mr T Matthews (Electrician), Mr D Wood (Labourer), Mr D Gratto (Labourer), Mr J Veryzer (Welder), Cdr BJ Plante (CO HMCS Cataraqui), Capt WE Brooks (B Maint O), Lt(N) JR Walter (SOA/T HMCS Cataraqui), Capt WH Martin (B Maint Prod O), and Mr E Smallman (Carpenter)

De gauche à droite: M. G. Truedell (VHE 9), cplc D.D. Moyer (Tec V 411), cplc N.R. Kremsater (métal 561), M. T. Matthews (électricien), M. D. Wood (manoeuvre), M. D. Gratto (manoeuvre), M. J. Veryzer (soudeur), commandant B.J. Plante (Commandant du Cataraqui), capitaine W.E. Brooks (officier des services d'entretien de la base) lieutenant (M) J.R. Walter (officier d'état-major Adm/Instr – Cataraqui), capitaine W.H. Martin (officier des services de production (entretien) de la base), M. E. Smallman (menuisier).

Letters to the Editor

Dear Editor:

Issue No. 1/78 of the LORE Technical Bulletin contained an interesting article on Dedication + Skilled Tradesmen = 221,401 Miles, the story of a nine passenger Chevrolet, S/W 73-19791, at CFS Beaverlodge.

In keeping with the proven ability of Land maintenance personnel to keep them rolling, we too have a story to tell. The vehicle involved is again a nine passenger Chevrolet, the mate of our counterparts at Beaverlodge, so here's for some "one-upmanship".

S/W 73-19790 joined the fleet at CFS Barrington 26 Jun 73 with 37 miles. After 42 months of service in the Barrington area and numerous trips to Halifax, a distance of 160 miles and the longest run for this vehicle, it was decided that it had paid its way and was put out to pasture in Dec 76 with 238,899 miles.

During service, the power train had no major repairs other than a new flywheel. On disposal, it was still purring and the body was in very good condition considering the mileage factor. The 238,899 miles cost $2,070 in parts which included 48 tires, one set of shocks, two sets of brakes, and one exhaust system – no front end parts. The vehicle travelled an average of 221 miles daily, 6,663 miles monthly, and was never off the road longer than a day. Considering road conditions in our area, this is an example of a well constructed and maintained vehicle.

In Dec 76, our fleet consisted of three high mileage wagons of which two were '73 Plymouths. These three wagons gave us in excess of 500,000 miles with no major repairs.

Our fleet has since been updated and we are now progressing towards another objective which so far has given us 110,000 miles in 15 months, but this we will save until we top the 238,899 mark.

Sgt DJ McMillan
NCO i/c Land Maintenance
CFS Barrington

Lettres au rédacteur

Monsieur le rédacteur en chef,

Le numéro 1/78 du Bulletin technique du GM Ter renfermait un article intéressant intitulé "Dévouement + hommes de métier compétents = 221 401 milles"; il racontait l'histoire d'une Chevrolet familiale 1973 (S/W 73-19791) à neuf places, à la SFC Beaverlodge.

Nous avons aussi une histoire à vous raconter qui illustre bien le talent reconnu du personnel d'entretien du matériel terrestre à garder les véhicules en bon état. Le véhicule en question est aussi une Chevrolet à neuf places, le même modèle que celui de Beaverlodge; nous allons en parler pour vous prouver que nous n'avons rien à envier aux gens de Beaverlodge.

La familiale 1973, S/W 73-19790, a été ajoutée le 26 juin 1973 à notre parc de véhicules de la SFC Barrington; elle avait 37 milles au compteur. Après 42 mois de bons et loyaux services dans la région de Barrington et d'innombrables voyages à Halifax, ville située à 160 milles de la station, soit le plus long itinéraire que devait parcourir la Chevrolet, on fut d'avis qu'elle avait fait sa part et elle fut mise au rancart en décembre 1976; elle avait alors 238 899 milles au compteur.

Durant sa période d'utilisation, le groupe motopropulseur du véhicule n'eut à subir aucune réparation importante, sauf le remplacement du volant. Lors de la mise au rancart de la voiture, le moteur ronronnait toujours et la carrosserie était en très bon état, compte tenu du millage. Pendant la durée d'utilisation, on a déboursé $2 070 pour les pièces, dont 48 pneus, un jeu d'amortisseurs, deux jeux de freins, et un système d'échappement. Aucune des pièces de l'avant-train n'a été changée. Le véhicule a roulé en moyenne 221 milles par jour, et 6 663 milles par mois, et il ne se passait pas deux jours sans qu'il ne soit utilisé. Si l'on tient compte de l'état des routes dans notre région, voilà un magnifique exemple de véhicule bien assemblé et bien entretenu.

En décembre 1976, notre parc comprenait 3 véhicules ayant un millage élevé; deux d'entre eux étaient des Plymouth de l'année 1973. Ces trois véhicules ont roulé plus de 500 000 milles, sans réparation importante.

Notre parc automobile a été renouvelé depuis et nous nous dirigeons maintenant vers un autre objectif; jusqu'à maintenant, un de nos véhicules a roulé 110 000 milles en 15 mois, mais nous ne vous en dirons pas plus avant d'avoir dépassé la marque de 238 899 milles.

Le sergent D.J. McMillan
sous-officier responsable de l'entretien
du matériel terrestre
SFC Barrington

Dear Sgt McMillan:

Many thanks for an informative report on effective maintenance by members of the LORE Branch. This shows what can be accomplished when proficient tradesmen are working with good equipment. Both CFS Barrington and CFS Beaverlodge are to be congratulated on their respective achievements.

Do we hear noises in the distance from other units that can go one better . . . ?

The Editor.

Sergent McMillan,

Mille fois merci de votre rapport instructif sur l'efficacité des services d'entretien du GM Ter. Votre rapport illustre les résultats qui peuvent être atteints quand des hommes de métier compétents travaillent à l'aide de bon équipement. La SFC Barrington et la SFC Beaverlodge doivent toutes deux être félicitées pour leurs réussites.

D'autres unités nous diront-elles qu'elles peuvent faire mieux encore?

Le rédacteur en chef.

The only thing that wears out on this model is the odometer!

L'odomètre est la seule pièce sur ce modèle qui soit sujette à l'usure!

Who's Where?
LORE Officers

BRIGADIER-GENERAL

CREBER	EB	NDHQ/QGDN OTTAWA (DGLEM/DGGTM)

COLONELS

DOUCET	JGR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DGMANS/DGSG)
GIRDLER	SA	CFA ANKARA
HAMPSON	DV	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEN/DMCGTM)
ISBESTER	ID	CFSAOE/EGAMFC BORDEN (COMDT)
JOHNSTON	MC	202 WD/DA MONTREAL (CO)
MILLAR	CA	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
NORTH	PH	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
SCREATON	RB	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
SVAB	WG	CFA PAKISTAN

LIEUTENANT-COLONELS

ANDERSON	KI	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
BRITT	RP	QG FMC HQ ST HUBERT
BYER	HD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
CHAPMAN	FW	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLOGOPS/DOPLOG)
CODE	BL	CFE HQ/QG FCE LAHR
DAVIS	D	CFB/BFC GAGETOWN
FISCHER	RN	4 SVC BN LAHR (CO)
GALEA	E	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
GOULDING	RE	CFTS HQ/QG SYNDINT FC TRENTON
GRAYE	PM	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
HANSON	JI	CLFCSC KINGSTON
HLOHOVSKY	FA	RMC KINGSTON
HUOT	JAF	DREV/CRDV VALCARTIER
LEFLAR	LA	202 WD/DA MONTREAL
LOWTHIAN	JW	NDHQ/QGDN OTTAWA (DPROG A/DA PROG)
MCDOUGALL	JD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
MCEACHERN	AL	LETE/CETT OTTAWA (CO)
MURATA	KK	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEN/DMCGTM)
NELLESTYN	A	2 SVC BN PETAWAWA (CO)

Ou sont-ils?
Officiers du GM Ter

PERGAT	V	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
PERRIN	DB	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
PORTER	DG	WASHINGTON & PRIMARY STNDZN. OFFICE
POSPISIL	PP	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
PRESTON	RT	NDHQ/QGDN OTTAWA (DTA(L)/DTA(T))
ROUECHE	WR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
SPRINGFORD	WR	CFSAOE/EGAMFC BORDEN

MAJORS

ARMSTRONG	WD	ATL (PG) MONTEREY USA
ASHDOWN	CG	CFTS HQ/QG SYNDINT FC TRENTON
AUBIN	JP	QG FMC HQ ST HUBERT
AUSTIN	NE	2 CFTSA MONTREAL
BAIRD	KD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DGIS/DGRS)
BALDOCK	DJ	CFB/BFC TORONTO
BARNES	GB	RRMC VICTORIA
BINGHAM	GT	EX UK
BOUCHER	JPA	202 WD/DA MONTREAL
BRANCHAUD	JPA	CFB/BFC MONTREAL
BREWER	WJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
BROWN	BP	PARDE FORT HALSTEAD UK
BULMER	FR	CFTS HQ/QG SYNDINT FC TRENTON
CAMPBELL	MAC	CFCSC TORONTO
CHURCHILL	CA	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCGEM/DFGM)
CLARKE	DW	AB SVC CDO PETAWAWA
CROOKSTON	JG	NDHQ/QGDN OTTAWA DPCO/DCMO LORE/GM TER
CURRAN	RJ	CFB/BFC TRENTON
DAGENAIS	JPDP	5e BN S DU C VALCARTIER
DESCHENES	JP	RMC KINGSTON
DUPONT	JCG	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
FULLER	AB	CFB/BFC EDMONTON
GILLIS	AR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
GIRARD	JP	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)

MAJORS (cont'd/suite)

GLAUS	JV	MUNICH GERMANY
GUARD	AF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
HELLEMANS	LL	CFB/BFC LONDON
HERBERT	RD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DGLEM/DGGTM)
HIGUCHI	HT	PG RMC KINGSTON
HOUSKEN	E	UNEF (ME)
HYTTENRAUCH	LW	ATL (PG) RMC KINGSTON
JAMES	BA	NDHQ/QGDN OTTAWA DSVEM/DVSGTM)
KEAYS	GW	LETE/CETT OTTAWA
KERR	PD	1 SVC BN CALGARY
KNIGHT	DC	CFB/BFC SHILO
KOELLER	GJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCETM)
LAMARRE	BG	CFCSC TORONTO
LANGDON	RL	PG MONTEREY CALIF
LANGLOIS	JAG	TECH STAFF UK
LAROCHE	JME	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
LEGG	FG	NDHQ/QGDN OTTAWA (DGLEM/DGGTM)
LESLIE	WG	CFB/BFC BORDEN
LOVEN	KO	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
LUCANO	WF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
LYDON	TF	QG FMC HQ ST-HUBERT
MAGUIRE	GE	CFB/BFC HALIFAX
MARLEAU	JJR	CFE HQ/QG FCE LAHR
MASSICOTTE	JZG	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
MASUDA	MG	NDHQ/QGDN OTTAWA (ORAE/CAR OP)
MCCLAFFERTY	CE	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
MCCLAFFERTY	LM	2 SVC BN PETAWAWA
MEHAREY	RM	NDHQ/QGDN OTTAWA (DIT/D11)
MORRISON	JE	UPTO LAKEHEAD
NAPPERT	JGG	4 SVC BN LAHR
NAULT	JAN	CFCSC TORONTO
NORTH	PJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
PANKE	TJ	CFB/BFC CHILLIWACK
PARSONS	FG	PG TUCSON ARIZ.
PEDNEAULT	JGMY	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
PORRITT	RJ	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
POTHIER	PG	NDHQ/QGDN OTTAWA DOTC/DCIO
POTTER	CF	CFB/BFC WINNIPEG
POTTER	RV	RMC KINGSTON
RAY	HG	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
ROY	JGHL	202 WD/DA MONTREAL
SALOIS	JLA	CFB/BFC OTTAWA
SEMCHUK	ED	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
ST-AUBIN	RG	CFLO TECOM ABERDEEN USA
STEPHANSON	GW	AC HQ/QG CA WINNIPEG
ST LAURENT	JAY	ETFC ST-JEAN
TREVORS	KM	LETE/CETT OTTAWA
TURMEL	JAY	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
UMRYSH	GT	PG UNIV OF ARIZONA
VINCENT	RJ	CFB/BFC GAGETOWN
VLOSSAK	PA	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
WALSH	AG	EXCH USA WARREN MICHIGAN
WATKINS	DA	ATL (PG) GUELPH (CO ULO, CFB/BFC LONDON)
WATTS	JK	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
WESTRAN	TH	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
WILLIAMS	JP	EXCH UK HQ TECH GP

CAPTAINS/CAPITAINES

ARNOLD	GL	(BTL)CFSAOE/EGAMFC BORDEN
BARNETT	RB	CFB/BFC TORONTO
BERUBE	JLA	CFE HQ/QG FCE LAHR
BERUBE	JMP	5e BN S DU C VALCARTIER
BESELT	EK	1 SVC BN CALGARY
BLACK	JW	2 RCR CFB/BFC GAGETOWN
BOUTILIER	RA	ATO CRSE UK
BRADLEY	WP	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCASD/DEIDU)
BRIGGS	BJ	2 PPCLI WINNIPEG
BROOKS	WE	CFB/BFC KINGSTON
BURMAN	PF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCGEM/DFGM)
CARPENTER	JW	1 SVC BN CALGARY
CHEQUER	T	CFB/BFC GREENWOOD
CLEMINSHAW	GW	CFRC/CRFC CALGARY
CLYDE	DN	QG FMC HQ ST-HUBERT
COLE	BJ	CFB/BFC ESQUIMALT
COLLINGE	PG	PETE NICOLET
COOPER	JT	NDHQ/QGDN OTTAWA (DPRC/DBPC)
COULOMBE	JAR	4 SVC BN LAHR
COULOMBE	JDR	CFOCS/EAOFC CFB/BFC CHILLIWACK
COUTU	JYR	208 CFTSD MONTREAL
CRAWFORD	JD	4 SVC BN LAHR
CRIPPS	JB	CFB/BFC GAGETOWN
CROSSMAN	RM	1SVC BN CALGARY

CAPTAINS/CAPITAINES (cont'd/suite)

DANAHY	RF	PG UNIV OF ARIZONA
DAWSON	WJ	4 SVC BN LAHR
DESJARDINS	JGR	QG FMC HQ ST-HUBERT
DESROCHERS	JAMC	202 WD/DA MONTREAL
DODD	GA	202 WD/DA MONTREAL
DOKE	RG	CFE/FCE EUROPE BADEN
DUBE	JG	QG FMC HQ ST-HUBERT
DUCHESNE	JAJM	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
DUFOUR	JG	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
DUNSMORE	JD	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
EIF	L	PG SHRIVENHAM
FACEY	LA	CFB/BFC TRENTON
FILIPPS	KH	CFB/BFC EDMONTON
FILLION	JAC	PG LAVAL UNIV
FORGET	JDJP	PG USN PG SCHOOL MONTEREY CALIF
FORGET	JFJ	AB SVC CDO CFB/BFC PETAWAWA
FOURNY	JP	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
FRASER	JGCG	CFE/FCE EUROPE
FREEMAN	JI	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
GAYTON	WM	CFB/BFC TORONTO
GERMAIN	JMR	TECH STAFF UK
GILLESPIE	RA	TECH STAFF UK
GIROUX	JAJC	DREV VALCARTIER
GLADU	JLJM	2 SVC BN PETAWAWA
GODSON	GW	HQ MARCOM/QG COMAR HALIFAX
GREFFORD	JG	ATL (PG) MONTEREY USA
GUERETTE	JCJP	PG SHRIVENHAM UK
GUERTIN	JAR	LETE/CETT OTTAWA
GUILBAULT	L	QG FMC HQ ST-HUBERT
HAMEL	JLS	1 R22eR LAHR
HAMILTON	DR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
HARDWICK	TR	NDHQ/QGDN (DLES/DSGT)
HARDY	JHD	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
HARDY	JR	CFB/BFC CHILLIWACK
HARPER	GS	CFB/BFC SHILO
HARRINGTON	GRC	NDHQ/QGDN OTTAWA (DAME/DMMG)
HARRIS	MB	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
HARRISON	DE	CFB/BFC GAGETOWN
HARTWICK	DR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCGEM/DFGM)
HEENAN	JS	AB REGT HQ CFB/BFC PETAWAWA
HIGHTOWER	WH	CFE/FCE EUROPE
HINZ	GL	DREV VALCARTIER
HOLT	PJ	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
HOWARD	AB	2 SVC BN PETAWAWA
HUTCHINS	JE	TECH STAFF UK
JACKSON	VR	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
JEFFERY	BF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
JERONIMUS	CJ	8 CH PETAWAWA
KATYNSKI	SS	1 SVC BN CALGARY
KELLY	BE	NDHQ/QGDN OTTAWA (DMOS/DSPM)
KIMBER	JE	CFB/BFC ST-JEAN
KING	DL	1 SVC BN CALGARY
KIRKLAND	KW	TECH STAFF UK
KOETHE	PJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
KRUPP	DPC	LDSH CALGARY
KRZAN	CJ	PG TORONTO
LAFFRADI	DW	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
LAJOIE	JHEM	QG & ET VALCARTIER
LAPORTE	JRYC	CMR ST JEAN
LATOUR	RM	CFB/BFC SHEARWATER
LAVOIE	JEG	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
LAWRENCE	JC	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
LEBRUN	JJC	5e BN S DU C VALCARTIER
LECLERC	JCM	202 WD/DA MONTREAL
LEE	KE	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
LEMYRE	JHA	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
LINDSAY	JG	CFB/BFC GAGETOWN
LOW	WA	TECH STAFF UK
LUBYK	GP	1 SVC BN CALGARY
MABEE	RC	301 CFTSD (LONDON)
MACDONALD	BE	CFB/BFC LAHR
MACKAY	DS	CFB/BFC GAGETOWN
MARTIN	WH	CFB/BFC KINGSTON
MCCLELLAND	GG	CFTS HQ/SYNDINT FC
MCCULLOCH	MJS	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
MCDONALD	JA	TECH STAFF UK
MCLEAN	BA	CFB/BFC WINNIPEG
MCLEOD	RA	LETE/CETT OTTAWA
MILLER	RK	LETE/CETT OTTAWA
MONTGIRAUD	AG	HQ CFE EUROPE
MORDEN	SD	LETE/CETT OTTAWA
MORGAN	TW	RCD LAHR
NICKERSON	RA	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
NORRIE	DM	NDHQ/QGDN OTTAWA (DPCOR(OT)/DCMP(OT))
ONEIL	EC	PG SHRIVENHAM UK

CAPTAINS/CAPITAINES (cont'd/suite)

OWEN	RS	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
PARKER	DB	AB SVC CDO PETAWAWA
PATTERSON	GW	CFB/BFC EUROPE
PETERSON	RA	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
PETITCLERC	PH	5e BN S DU C VALCARTIER
PHILLIPS	LJ	CFE HQ/QG FCE LAHR
PIGEON	JJM	CFRC/CRFC SHERBROOKE
PRICE	AW	3PPCLI ESQUIMALT
READ	PO	1 RCHA LAHR
READE	JG	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
REICH	RHJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DCMEM/DMCGTM)
ROBERGE	JJG	2 RCHA CFB/BFC PETAWAWA
ROBISON	BW	5e BN S DU C VALCARTIER
RONDEAU	JRMA	CFRC/CRFC QUEBEC
ROSADIUK	JF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DEMPS/DPNGM)
RUTHVEN	AF	CFB/BFC MOOSE JAW
SANDERSON	DF	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
SAUNDERS	FOS	CFB/BFC GAGETOWN
SHEWCHUK	SA	NDHQ/QGDN OTTAWA (DAME/DMMG)
SIROIS	JES	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
SKITTERAL	WE	RSS REGINA
SMITH	NC	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
SMITH	RD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
SOCHASKY	RC	TECH STAFF UK
STEEL	LTD	NDHQ/QGDN OTTAWA (DSVEM/DVSGTM)
STEWART	RH	1 RCR LONDON
STINSON	DD	3 RCHA SHILO
STRONGMAN	AR	1 CSR KINGSTON
STUBBS	DS	ATO CRSE UK
SWITZER	RO	CFB/BFC OTTAWA
TAIT	WS	4 SVC BN LAHR
THIBAULT	JJ	5e BN S DU C VALCARTIER
THOMPSON	LW	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLAEEM/DEAGTM)
THORP	CJ	LETE/CETT OTTAWA
THURROTT	AK	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
TILLER	DT	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
TREMBLAY	JJCY	PG MONTEREY CALIF.
TURBIDE	JED	QG FMC HQ ST-HUBERT
TURMEL	JRH	12e RBC VALCARTIER
VARRICCHIO	RAJ	NDHQ/QGDN OTTAWA (DLES/DSGT)
WALKER	GD	LEAVE
WELLMER	HH	CFB CALGARY WAINWRIGHT DET
WILSON	BG	4 SVC BN LAHR
WINGERT	DL	CFB/BFC GAGETOWN
WYVILLE	RD	2 SVC BN PETAWAWA
YOUNGS	JWF	4 SVC BN LAHR

LIEUTENANTS

AMES	SA	CFB/BFC BORDEN
ARMCHUK	DJ	AB SVC CDO PETAWAWA
BARNARD	KJ	CFE EUROPE
BIRKAS	GJ	CFB/BFC CHILLIWACK
BOISVERT	JVJD	5e BN S DU VALCARTIER
CANTIN	JGB	4 SVC BN LAHR
CHAPPELL	EA	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
CLIFTON	WC	2 SVC BN PETAWAWA
DAVIDSON	DS	5e BN S DU C VALCARTIER
DUBE	JR	5 BN S DU C VALCARTIER
EMMERSON	GRC	AC HQ/QG CA WINNIPEG
FOSTER	JD	1 SVC BN CALGARY
GAGNE	JSD	ETFC ST. JEAN
GLOADE	DR	CFB/BFC SHILO
GRANT	WG	CFB/BFC SHILO
GRONDIN	JJM	5e BN S DU C VALCARTIER
HARDY	GW	2 SVC BN PETAWAWA
JEAN	GW	202 WD/DA MONTREAL
JOHNSON	RLR	8 CH PETAWAWA
JONES	KE	1 SVC BN CALGARY
LAFRAMBOISE	JJLJ	3 R22e R VALCARTIER
LEMAY	JJPL	BFC/CBF MONTREAL
LETOURNEAU	DAF	CFB/BFC MONTREAL
MACMILLAN	EEGL	CFB/BFC WINNIPEG
MADER	GE	CFAD DUNDURN
MARCIL	JN	CFB/BFC KINGSTON
MCNAUGHTON	RP	CFB/BFC OTTAWA
MCNEIL	GP	LETE/CETT OTTAWA
MORE	MJ	1 SVC BN CALGARY
NEIL	GR	CFB/BFC LONDON
PAVO	BJ	202 WD/DA MONTREAL
PELLETIER	JEJ	CFB/BFC ESQUIMALT
POOLE	SR	3 R22eR VALCARTIER
REDMAN	DN	1 SVC BN CALGARY
SHAWCROSS	CBA	4 SVC BN LAHR
SMITH	PW	CFB/BFC GAGETOWN
SOULLIERE	PM	2 SVC BN PETAWAWA
SPRINGER	MJ	1 SVC BN CALGARY
SROCZYNSKI	JM	4 SVC BN LAHR
THOMSON	JG	CFB/BFC GAGETOWN

LIEUTENANTS (cont'd/suite)

WETZEL	KR	CFB/BFC GAGETOWN

OCDT/ELOF

AMARANDOS	F	CMR ST JEAN PQ
BACKLIN	SA	RRMC VICTORIA
BARTEAUX	BB	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
BERGEVIN	JLRD	CMR ST-JEAN
BOWLER	RA	CMR ST-JEAN
BREEZE	KA	MCMASTER UNIVERSITY HAMILTON
BRIERE	JRL	RMC KINGSTON
BUSSIERES	B	CMR ST-JEAN
CLOUTIER	JRD	CMR ST-JEAN
COLLINS	JAG	UNIVERSITE LAVAL PQ
DONOVAN	CT	RMC KINGSTON
FLEURANT	JLJS	U OF MONTREAL
FORTIN	JEJP	RMC KINGSTON
GIGUERE	JCM	RMC KINGSTON
GRAVES	MI	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
HONOUR	TW	RMC KINGSTON
HORTON	KG	RMC KINGSTON
ISABEL	G	RMC KINGSTON
JACKSON	DM	U OF PEI CHARLOTTETOWN
LAVIOLETTE	PJ	RMC KINGSTON
MACCANNELL	WN	NS TECH COLLEGE HALIFAX
MARSHALL	TA	U OF VICTORIA VICTORIA BC
MCNUTT	SA	U OF W ONTARIO LONDON
MERRY	DM	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
MILLER	KL	RMC KINGSTON
NOLMAN	PC	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
PETERSON	TN	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
PICHARDIE	MC	U OF OTTAWA OTTAWA
PILON	JJP	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
PON	KS	RRMC VICTORIA
POULTER	IC	RRMC VICTORIA
PRIMEAU	JI	QUEENS U KINGSTON
ROSS	GW	CFSAOE/EGAMFC BODEN
SILVERWOOD	JAM	CEGEP/ROUYN
SIROIS	L	U LAVAL QUEBEC
SLIWINSKI	ME	CFSAOE/EGAMFC BORDEN
SWITZER	JC	RMC KINGSTON
THIBERT	JA	CARLETON U OTTAWA
TREMBLAY	JPR	CMR ST JEAN
WASNEY	RJ	RMC KINGSTON
WILLIAMS	SP	CMR ST-JEAN
YEE	WJ	RMC KINGSTON

Who's Where?
LORE CWOs, MWOs, WOs

CWO/ADJUC 411

ARSENAULT	RP	CFB/BFC Toronto
AUBUCHON	R	202 WD/DA Montreal
BEST	WA	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
CONRAD	LW	MARCOM HW/QGCOMAR Halifax
CREWS	L	CFB/BFC Edmonton
DOW	CL	RCD Lahr
FRENETTE	N	CFSAOE/EGAMFC Borden
GILLIES	DJ	QG FMC HQ St. Hubert
GINN	WH	LETE/CETT Ottawa
GOATCHER	JA	CFB/BFC Winnipeg
HATSON	JE	CFB/BFC Chilliwack
HEBB	GM	CFB/BFC Halifax
HICKS	RE	NDHQ/QGDN (CPSCA/ CPCNS)
HYNES	JB	CFB/BFC Gagetown
IVANY	GA	CFB/BFC Borden
JONES	TD	LETE/CETT Ottawa
LATEIGNE	C	CFB/BFC Montreal

Où sont-ils?
Adjuc, Adjum et Adj du GM Ter

LEVESQUE	JAL	5e BN S Du C Valcartier
LOWE	AG	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
McCARNEY	JN	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
MEUNIER	JR	202 WD/DA Montreal
MILLER	AR	AIRCOM HQ/QGCA Winnipeg
MOUSSEAU	TE	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
ORR	PL	4 Svc Bn Lahr
POMEROY	VRC	CFB/BFC Calgary (Wainright Det)
ROENSPIESS	RJ	1 SVC BN Calgary
SCHUSSLER	WD	CFB/BFC London
SLOAN	JC	NDHQ/QGDN (CPSCA/ CPCNS)
STEWARD	DF	2 SVC BN Petawawa
VEZINA	JCH	NDHQ/QGDN (DCMEM/ DMCGTM)
WELLS	IS	CFB/BFC Shilo

CWO/ADJUC 421

BOWLES	JA	NDHQ/QGDN (ADM(Mat)/ SMA(Mat)
CHARBONNEAU	JJL	202 WD/DA Montreal
COLLINS	JW	202 WD/DA Montreal
DAVIDSON	DA	DREV/CRDV Valcartier
KIMMERER	OC	CFSAOE/EGAMFC Borden
JOLLINEAU	JM	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
LYLE	DF	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
THOMPSON	TAE	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)

CWO/ADJUC 431

DEWSON	JE	202 WD/DA Montreal
FAULKNER	EM	2 SVC BN Petawawa
PETTIGREW	HC	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
ROGERS	JS	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
TINMAN	TJ	202 WD/DA Montreal

MWO/ADJUM 411

ALLEN	CH	CFB/BFC Edmonton
ALGER	RL	CFB/BFC Chilliwack
ANNALA	RJ	4 SVC BN LAHR
ARBEAU	RA	CFB/BFC Winnipeg
BEAUCHAMP	R	2 SVC BN Petawawa
BELLEFONTAINE	GC	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
BERGERON	JG	5e BN S DU C Valcartier
BILLARD	F	202 WD/DA Montreal
BLACK	VW	1 SVC BN Calgary
BOEHLER	LW	1 RCR London
BURDETT	DC	CFB/BFC Europe
BURRY	RL	CFB/BFC Calgary (Wainwright Det)
CHISHOLM	DR	4 SVC BN LAHR
CLARK	RJ	CFB/BFC Chilliwack
COOKE	ER	LDSH(RC) Calgary
COTE	JE	CFB/BFC Montreal
COTE	WO	1 SVC BN Calgary
DAVIS	AN	1 SVC BN Calgary
DELMAGE	EC	2 SVC BN Petawawa
DOBSON	KF	CFB/BFC Gagetown
DOIRON	JL	CFB/BFC Europe Lahr
EAKIN	K	3 PPCLI Esquimalt
EGGLEFIELD	JJY	12 RBC Valcartier
FAULKNER	EM	CFB/BFC Halifax
FINZEL	DH	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
FLESCH	CA	CFB/BFC Borden
FONTAINE	JJJ	4 SVC BN LAHR
FORCIER	JER	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
GAMACHE	JG	ETFC St. Jean
GERMAIN	JNY	5 RALC Valcartier
GOODALL	RL	CFB/BFC Trenton
GUITARD	JE	CFSAOE/EGAMFC Borden
HACHE	JP	3R22eR Valcartier
HARRIS	JE	CFB/BFC Borden
HEPPELL	JAJA	5 BN S DU C Valcartier
HOCKIN	RR	CFB/BFC Portage
JOHNSON	GL	8 CH Petawawa
JOHNSTON	RJ	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
JULIEN	JC	4 Svc BN Lahr
KISH	GE	CFB/BFC London
LABRIE	JLG	1 R22ER Lahr
LAIDLAW	HD	CFSAOE/EGAMFC Borden
LALONDE	RA	CFB/BFC Bagotville
LEBLANC	ER	5 Bn S du C Valcartier
LEGAULT	JRA	CFB/BFC Montreal
LEHNUS	HA	CFB/BFC Shilo
LOUBERT	JR	NDHQ/QGDN (DCMEM/ DMCGTM)
LUSCOMBE	GM	1 CER Chilliwack
LUSSIER	JR	5e BN S DU C Valcartier
MacKAY	JA	1 SVC BN Calgary
MAIER	JM	CFEHQ Lahr
MATACHESKIE	KS	202 WD/DA Montreal
McALLISTER	BE	2 SVC BN Petawawa
McCULLY	DG	2 PPCLI Winnipeg
McDONALD	JK	202 WD/DA Montreal
McGINNIS	G	4 CER Lahr
McGUIRE	JC	CFB/BFC Kingston
McLAREN	AG	CFB/BFC Cold Lake
McNEIL	RA	CFB/BFC North Bay
MOHER	BH	CFTSHQ/QGSYNDINT FC Trenton
MORGAN	JF	1 Svc Bn Calgary
MYERS	GT	CFB/BFC Comox
OATWAY	WE	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
OUELLET	JN	CFB/BFC Toronto
PANKEW	W	CFB Europe Baden Det
PARISEAU	JJN	2 R22eR Quebec
PERRIER	LO	CFB/BFC Ottawa
PERRY	RS	CFB/BFC Gagetown
POYTRESS	SN	1 AB SVC SP COY Petawawa
PUTMAN	CS	1 SVC BN Calgary
RADIES	AJ	3 RCHA Shilo
ROLFE	JD	2 CER Petawawa
ROSS	MA	CFSAOE/EGAMFC Borden
SARTY	WE	2 RCR Gagetown
SHEHYN	JG	CFB Europe Lahr
SIMMS	BH	TSMSU DET Chilliwack
SMITH	R	CFB/BFC Winnipeg
SPEIGHT	SG	NDHQ/QGDN (DCMEM/ DMCGTM)
TENNANT	JL	2 RCHA Petawawa
TOOGOOD	RB	1 RCHA Lahr
TRENHOLM	RA	CFB/BFC Shearwater
VALIQUETTE	NF	CFB/BFC Summerside

MWO/ADJUM 411 (cont'd/suite)

VANASSE	GE	202 WD/DA Montreal
VANDERSTEEN	BJ	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
WALSH	HV	CFB/BFC Esquimalt
WAYNER	KE	CFB/BFC Ottawa
WEBB	WE	CFB/BFC Moose Jaw
WILKINS	FS	CFSAOE/EGAMFC Borden
WINNISKI	E	2 Svc Bn Petawawa
WOODARD	GA	CFB/BFC Gagetown

MWO/ADJUM 421

ALFRED	DJ	CFSAOE/EGAMFC Borden
ANDERSON	IJ	CFB/BFC Toronto
BAILEY	ET	NDHQ/QGDN (DCGEM/ DFGTM)
BARTLEET	LJ	CFB/BFC Gagetown
BOLES	HW	202 WD/DA Montreal
BOURGEOIS	AG	QG FMC HQ St. Hubert
CAMERON	RW	CFB/BFC Kingston
CANNON	NB	CFB/BFC London
DESGAGNE	M	CFE HQ/QG FCE Lahr
GREENWOOD	BE	202 WD/DA Montreal
HANSON	SG	CFB/BFC Edmonton
HOBBINS	PB	CFB/BFC Calgary
HODGSON	EI	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
PORTEOUS	PR	AIRCOMHQ Winnipeg
POTTER	KG	2 SVC BN Petawawa
ROBINSON	GL	4 SVC BN Lahr
SAUCIER	VLA	DREV Valcartier
SCOTT	CA	CFB/BFC Gagetown
STADLER	S	NDHQ/QGDN
STEVENS	HM	202 WD/DA Montreal
WHITE	DR	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)

MWO/ADJUM 431

BARRON	AG	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
CLEARY	GJ	CFB/BFC Europe
CRAWFORD	GM	NDHQ/QGDN (DSVEM/ DVSGTM)
CUMYN	JM	202 WD/DA Montreal
FOREST	JJRA	5 Bn S du C Valcartier
JACKSON	SR	202 WD/DA Montreal
LABELLE	PJ	202 WD/DA Montreal
LEY	GB	CFSAOE/EGAMFC Borden
PAISLEY	EG	202 WD/DA Montreal
POWELL	EJ	CFB/BFC Winnipeg
SHOSTAL	RA	QGFMCHQ St. Hubert
STEELE	RW	202 WD/DA Montreal
SUTHERLAND	CM	CFB/BFC Shilo
WATTS	PR	1 CDN FD HOSP Petawawa
WILLIAMS	CAM	CFB/BFC Chilliwack

WO/ADJ 411

ALEXANDER	SAJ	CFB/BFC Europe (Baden)
ALLAM	JA	2 Svc Bn Petawawa
ALLEN	DN	CFB/BFC Toronto
ASSELIN	JD	DET CEC Valcartier
BAIN	LM	CFB/BFC Winnipeg
BEAULIEU	JHR	RSS (Eastern) Montreal
BEAZLEY	TL	CFE HQ/QG FCE Lahr
BONA	WJ	CFB/BFC Moose Jaw (Dundurn)
BOND	PW	CFB/BFC Chilliwack
BOUCHARD	JRN	5 BN S DU C Valcartier
BOWEN	WD	CFB/BFC Chatham
BREAU	JF	5e BN S DU C Valcartier
BRETON	JG	CFSAOE/EGAMFC Borden
BRIDEAU	JG	CFSAOE/EGAMFC Borden
BROWN	BR	4 SVC BN Lahr
BROWN	MA	2 PPCLI Shilo
BROWNELL	CA	CFB/BFC Chilliwack
BURDEN	LJ	4 SVC BN Lahr
BURKE	NWJ	RSS (Central) Hamilton
BUTEAU	JR	5e BN S DU C Valcartier
CAMERON	IE	4 SVC BN Lahr
CANE	DL	CFSAOE/EGAMFC Borden
CATHCART	AJ	1 RCHA Lahr
CHAUSSE	JRN	202 WD/DA Montreal
CLEMENT	JA	CFB/BFC St. Jean
CLICHE	JJM	202 WD/DA Montreal
CLOUTIER	JMJ	ETFC St. Jean
COISH	WJ	1 SVC BN Calgary
CUMMINGS	SE	4 SVC BN Lahr
CYR	JR	202 WD/DA Montreal
DALEY	AW	CFB/BFC Kingston
DAVIES	DG	1 CER Chilliwack
DEHAAS	L	4 CER Lahr
DELISLE	JAR	2R22eR Quebec
DEMKIW	WS	1 FD AMB Calgary
DESJARDINS	JC	CFB/BFC Montreal
DICKIE	HM	CFB/BFC Comox
DICKSON	MC	1 CBGHQ and SIG SQN Calgary
DIGNARD	JA	CFLA Borden
EDWARDS	AG	AB Svc CDO Petawawa
ERB	RE	CFB/BFC Kingston
EWING	EW	CFB/BFC Greenwood
FISHER	ED	CFB/BFC Edmonton
FORTIER	JC	4 SVC BN Lahr
GABRIEL	CF	1 Svc Bn Calgary
GAGNON	LG	5 RGC Valcartier
GAUNDROVE	RW	CFS/SFC Yorkton
GAUTHIER	JJ	5e BN S DU C VALCARTIER
GEDDES	DL	CFB/BFC Toronto
GEE	LW	2 Svc Bn Petawawa
GILLIS	GE	202 WD/DA Montreal
GINGRICH	DJ	CFB/BFC Petawawa
GRAYBILL	FM	CFB Europe Lahr

WO/ADJ 411 (cont'd/suite)

GREEN	JR	CFB/BFC Gagetown
GREEN	RV	1 SVC BN Calgary
GROVES	DR	25 CFSD Montreal
HANLON	GE	1 RCHA Lahr
HENWOOD	GT	1 RCHA Lahr
HIGGINS	JW	CFB/BFC Edmonton
HOGG	TD	1 Svc Bn Calgary
HOWARTH	JS	CFB/BFC Cold Lake
HUGHES	JE	CFB/BFC Cold Lake
HUGHES	KA	CFB/BFC Edmonton
HURGETT	DG	1 SVC BN Calgary
IRVING	WD	1 RCHA Lahr
JENNINGS	RW	CFSAOE/EGAMFC Borden
KOLESNIK	DT	CFB/BFC Suffield
LAFRANCE	JM	12 RBC Valcartier
LAIDLAW	LA	CFB/BFC Edmonton
LALIBERTE	JOE	RCD Lahr
LAMEY	DA	CFB/BFC Winnipeg
LAPERRIER	JLJ	EQGT 5E GBC Valcartier
LAPIERRE	IJ	3 RCHA Shilo
LAROCHELLE	G	CFB/BFC Shilo
LEBLANC	JA	2 R 22e R Quebec
LEFEBVRE	RL	1 PPCLI Calgary
LEVEILLEE	JM	5 RALC Valcartier
LEVESQUE	JM	5e BN S DU C Valcartier
LEVESQUE	PS	ETFC St. Jean
L'HEUREUX	R	CFB/BFC Montreal
LIBERTY	RJ	LETE/CETT Ottawa
LUGG	AG	CFB/BFC Ottawa
LUNDY	NH	8 CH Petawawa
LUSSIER	PE	1 SVC BN Calgary
MACLEAN	DT	2 SVC BN Petawawa
MacPHERSON	JP	CFB/BFC Europe
MADDEN	BJ	CFB/BFC Cornwallis
MAHONEY	CL	CFB/BFC Petawawa
MARCUS	DB	2 SVC BN Petawawa
McDONALD	DM	1 CSR Kingston
McKINLEY	KN	CFB/BFC Borden
McNEILL	CW	LETE/CETT Ottawa
MELMOTH	TR	CFSAOE/EGAMFC Borden
MEUNIER	JJ	2 CER Petawawa
MOFFATT	ND	CFB/BFC Portage la Prairie
MORRISSEY	JRH	202 WD/DA Montreal
MULLEN	AM	2 SVC BN Petawawa
MURPHY	FM	CFB/BFC Gagetown
NAUMANN	MJ	CFB/BFC Kingston
NEVILLE	JJ	202 WD/DA Montreal
NEWELL	JG	2 SVC BN Petawawa
NICHOL	RE	CFB/BFC Gagetown
PAQUET	JN	202 WD/DA Montreal
PARADIS	JP	5 RALC Valcartier
PARENT	F	CFSAOE/EGAMFC Borden
PAXTON	VWR	RSS Thunder Bay
PERRIN	WH	CFB/BFC Halifax
PERRY	JP	8 CH B SQDN DET Gagetown
PETTIT	DR	CFB/BFC Toronto
PHILLIPS	AS	RSS Thunder Bay
PICARD	JA	CFB/BFC Montreal
PILGRIM	RG	CFB/BFC Penhold
POINTER	CE	1 SVC BN Calgary
PORTER	RE	RCD Lahr
POUNDER	MB	CFB/BFC Trenton
RACINE	RJD	CFB/BFC Montreal
RAYMOND	JCG	4 BN S DU C Valcartier
REST	AE	RCD Lahr
RICHARD	JF	CFSAOE/EGAMFC Borden
ROBBLEE	PE	1 SVC BN Calgary
ROBERT	JRG	202 WD/DA Montreal
ROBINSON	WB	1 CDN FD HOSP Petawawa
ROBISON	JA	2 RCR Gagetown
ROGERS	L	CFB/BFC Winnipeg
ROY	JE	CFSAOE/EGAMFC Borden
SANDERSON	RG	RCD Lahr
SCHARF	WJ	CFB/BFC Toronto
SCOTT	PJ	CFB/BFC Europe (Baden)
SCURIS BROWN	SG	LDSH(RC) Calgary
SEYMOUR	RG	CFB/BFC Gagetown
SHORTELL	EJ	CFB/BFC Gagetown
SIMARD	JJMC	ETFC St. Jean
SKULMOSKI	B	CFB/BFC Wainwright
SMALL	GF	CFB/BFC Toronto
SMITH	DL	CFSAOE/EGAMFC Borden
ST. AUBIN	YR	SSF HQ & SIG SQN Petawawa
STEVENSON	DD	CFB/BFC Chatham
STRONG	DS	8 CH Petawawa
STRUTHERS	GA	CFB/BFC Chilliwack
SURETTE	CJ	3 PPCLI Esquimalt
SWERDFERGER	MJ	202 WD/DA Montreal
SWISCHOOK	DH	CFB/BFC Shilo
TENNANT	GJ	CFB/BFC Calgary (Wainwright)
THOMPSON	AC	1 RCR London
TRAMER	CR	3 RCR Baden
TREVORS	LE	3 RCR Baden
VACHON	JG	1 R 22e R Lahr
VEILLETTE	JCB	202 WD/DA Montreal
VIAU	JMA	CFB/BFC Ottawa
WADAMS	HJ	1 SVC BN Calgary
WALLIS	AJ	CFB/BFC Winnipeg
WALTON	GA	CFB/BFC Winnipeg
WALTON	JW	CFB/BFC Calgary (Wainwright)
WARD	LR	CFB/BFC Shearwater
WEBSTER	D	CFSAOE/EGAMFC Borden
WHITE	DW	CFB/BFC Kingston
WIERINGA	H	LETE/CETT Ottawa
WIESSELMAN	KP	CFB/BFC Gagetown
WILSON	RL	CFB/BFC Borden
WRIGHT	GG	LETE/CETT Ottawa
YURETT	LG	CFB/BFC Moncton

WO/ADJ 421

ANDERSON	JD	202 WD/DA Montreal

WO/ADJ 421 (cont'd/suite)

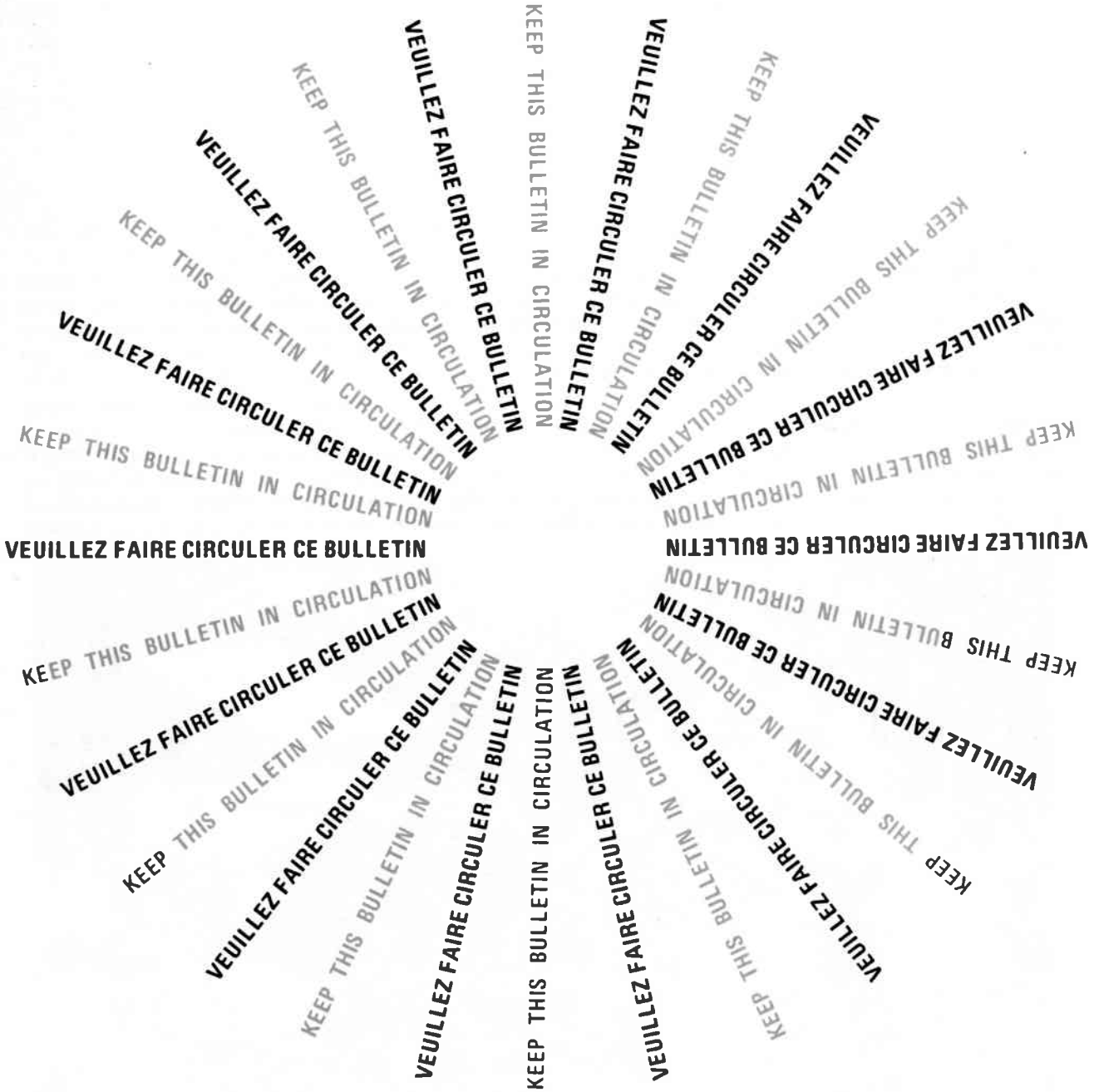
BESWICK	P	CFSAOE/EGAMFC Borden
BLANCHARD	JM	CFB/BFC Montreal
BOURDAGE	JSD	202 WD/DA Montreal
BRIDER	BG	CFB/BFC Toronto
BROWN	DF	RCD Lahr
CAREY	WG	CFB/BFC Shilo
CHRISTOPHERSON	DR	CFB/BFC Winnipeg
CLACKETT	RJ	NDHQ/QGDN/CPCSA/ CCNS
CLARK	AW	CFB/BFC Calgary (Wainwright)
COOKE	RJ	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
CORBO	AA	1 R 22e R Lahr
DAIGLE	JP	CFB/BFC Valcartier
DESROCHERS	JPA	CFB/BFC Europe Lahr
DIONNE	JJ	5e BN S DU C Valcartier
EICHELBAUM	PK	1 Svc Bn Calgary
ETTER	FAW	1 RCHA Lahr
GAGNE	JM	CFB/BFC Valcartier
HOLM	H	3 RCHA Shilo
HUNT	LE	CFB/BFC Esquimalt
LAVIGUER	JP	5 RALC Valcartier
LIPSKIE	RF	2 SVC Bn Petawawa
MACKENZIE	JF	CFB/BFC Petawawa
MACKENZIE	WJ	CFB/BFC Gagetown
MARCOUX	L	202 WD/DA Montreal
MAJOR	RW	CFSAOE/EGAMFC Borden
MURPHY	DJ	2 RCHA Petawawa
NOLAND	KG	CFB/BFC London
PRATT	RE	CFSAOE/EGAMFC Borden
RITCHIE	AM	CFB/BFC Ottawa
SAUNDERS	RR	CFB/BFC Borden
ST. ONGE	H	202 WD/DA Montreal
STRONG	HM	CFB/BFC Halifax
SWEET	JC	CFSAOE/EGAMFC Borden
TIBBITS	HA	CFB/BFC Edmonton
WALTERS	JA	1 Svc Bn Calgary
WOODWARD	JS	202 WD/DA Montreal

WO/ADJ 431

BAZAN	R	CFB/BFC Shilo
CHABAN	WW	202 WD/DA Montreal
CHARRON	RG	MCE Ottawa
CLARKE	FG	1 SVC BN Calgary
COLLINS	PG	CFSAOE/EGAMFC Borden
COUGHLIN	PE	CFSAOE/EGAMFC Borden
DEVLIN	W	1 Svc Bn Calgary
DOUCET	J	2 Svc Bn Petawawa
DUERMEYER	DW	202 WD/DA Montreal
FISHER	RJ	RCD Lahr
FOX	DD	LETE/CETT Ottawa
GAGNON	JR	202 WD/DA Montreal
GOODMANSON	PD	CFB/BFC Winnipeg
HAMILTON	RD	CFSAOE/EGAMFC Borden
HARSSEMA	H	CFB/BFC Borden
HOUSSIN	RO	CFSCEE/EGCEFC Kingston
JANES	RC	CFB/BFC Chilliwack
JESTY	JG	CFSAOE/EGAMFC Borden
JOHNSTON	WG	CFB/BFC Calgary Det (Wainwright)
KERR	RG	202 WD/DA Montreal
KILBRIDE	JK	CFB/BFC Gagetown
LAWRENCE	JK	NDHQ/QGDN (CPCSA/ CPCNS)
LITALIEN	JJP	5 Bn S du C Valcartier
LOGAN	CA	202 WD/DA Montreal
MACPHEE	JG	CFB/BFC Toronto
McGILL	WJD	CFB/BFC Kingston
McPHAIL	H	CFSAOE/EGAMFC Borden
MORGAN	CFA	CFEHQ/QGFCE Lahr
MOSER	ID	NDHQ/QGDN (DLES/ DSGT)
NICHOLSON	AD	4 Svc Bn Lahr
NOEL	JJG	5 Bn S du C Valcartier
NORTHRUP	RM	CFB/BFC Winnipeg
PETRISCH	WP	2 Svc Bn Petawawa
SERCERCHI	DR	CFB/BFC Gagetown
STRUTHERS	WR	NDHQ/QGDN (DLAEEM/ DEAGTM)
SUMNER	RC	1 Svc Bn Calgary
VELDHUISEN	FC	CFB/BFC Halifax

BGen EB Creber, DGLEM, recently presented the above personnel of the Division with Public Service of Canada long service certificates and pins. Left to right: Front Row: Mrs. ME Ryan, BGen Creber, Mr. GT Holmes (DCGEM), Mrs NA Galbraith. Back Row: Mr AJ Lozier, Mr KR Munday, Mr DH Fraser, Mr JW Treleaven, Mr RL MacIntosh, Mr H Noel, Mr RA McKay-Keenan, Mrs MJC Hayes, Mr JG Flemming, Mr AW Eady, Mr HL Cohen, Mr JLE Beaudin, Mr GV Clark, Mr AA Magee, Mr CE Proulx, Mr ML Abbott, Mr RS Arnold, Mr. MG McEwen, and Mr WE Davis. Missing from the photo are Mr JD Snell and Mr AJ Wright.

Le bgén E.B. Creber (DGGTM) a récemment offert aux personnes ci-dessus, faisant partie de la Division, des certificats et des boutons en reconnaissance de leur ancienneté de service dans la Fonction publique du Canada. De gauche à droite à la première rangée nous voyons: Mme M.E. Ryan, le bgén Creber, M. G.T. Holmes (DFGM), Mme N.A. Galbraith. Dans la deuxième rangée on aperçoit: MM. A.J. Lozier, K.R. Munday, D.H. Fraser, J.W. Treleaven, R.L. MacIntosh, H. Noël, R.A. McKay-Keenan, Mme M.J.C. Hayes, MM. J.C. Flemming, A.W. Eady, H.L. Cohen, J.L.E. Beaudin, G.V. Clark, A.A. Magee, C.E. Proulx, M.L. Abbott, R.S. Arnold, M. G. McEwen, W.E. Davis. MM. Snell et A.J. Wright ne sont pas sur la photo.


VEUILLEZ FAIRE CIRCULER CE BULLETIN
KEEP THIS BULLETIN IN CIRCULATION